



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

FACULTAD DE DERECHO Y HUMANIDADES
ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO

**La ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque
automotor en desgaste de Lima 2017**

TESIS PARA OBTENER EL TITULO PROFESIONAL DE:
ABOGADO

AUTOR:

Jorge Eliseo Ortega Dextre (ORCID: 0000-0002-2447-9760)

ASESOR METODOLÓGICO:

Mg. Mario Gonzalo Chávez Rabanal (ORCID: 0000-0002-7675-9705)

ASESORES TEMATICOS:

Mg. César Augusto Israel Ballena (ORCID: 0000-0002-5990-1562)

Mg. Ángel Fernando La Torre Guerrero (ORCID: 0000-0002-2147-2205)

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

Política Tributaria

LIMA - PERÚ

2018

Dedicatoria

La presente tesis tiene un fin especial dedicado a mis padres y compañeros de la universidad, cada uno apporto de forma motivadora para culminar la carrera.

Agradecimiento

Agradezco el apoyo de mis padres, compañeros de trabajo y todo aquel que aportó en la presente tesis con sus conocimientos para así poder concluirla de manera idónea.

Índice

	Pág.
Página del Jurado	ii
Dedicatoria	iii
Agradecimiento	iv
Declaratoria de autenticidad	v
Presentación	vi
Índice	vii
RESUMEN	x
ABSTRACT	xi
I. INTRODUCCIÓN	12
1.1.- Aproximación temática	13
1.2.- Marco teórico	18
1.3.- Formulación de problema	47
1.4.- Justificación del estudio	47
1.5.- Supuestos u objetivos de trabajo	48
II. METODO	50
2.1.- Diseño de investigación	51
2.2.- Métodos de muestreo	52
2.3.- Rigor científico	56
2.4.- Análisis cualitativo de los datos	58
2.5.-Aspectos éticos	59
III.- DESCRIPCIÓN DE RESULTADOS	60
IV.- DISCUSIÓN	97
V.- CONCLUSIONES	107
VI.- RECOMENDACIONES	107

REFERENCIAS

ANEXOS

Anexo 1. Matriz de consistencia	118
Anexo 2. Guía de preguntas de entrevista.	122
Anexo 3. Guía de preguntas de cuestionario.	128
Anexo 4. Guía de análisis de revisión de fuente doctrinaria.	131
Anexo 5. Guía de análisis de revisión de fuente normativa.	135
Anexo 6. Fichas de Validaciones de instrumentos.	139
Anexo 7. Instrumentos aplicados	148

Índice de tablas

Tabla N° 1: Sujetos	53
Tabla N°2: Validez del instrumento	57
Tabla N°3: Validez del instrumento	58
Tabla N° 4: Categorización	58
Tabla N° 5: Ficha técnica de entrevistados	59
Tabla N° 6: Ficha técnica de la encuesta	84

RESUMEN

El presente trabajo de investigación se realizó, con el objetivo de conocer cuál sería el impacto de una ampliación al impuesto del patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste de Lima, todo ello con la perspectiva de realizar la valoración de un nuevo enfoque con la ampliación del impuesto al patrimonio logrando fines fiscales como extra fiscales desarrollados en la presente tesis, siguiendo la misma línea de ideas de países que se encuentran aplicando la misma postura de política tributaria ambiental, todo ello siguiendo el enfoque cualitativo y diseño de teoría fundamentada, para lo cual se utilizó la técnica de la entrevista, la técnica del cuestionario, la técnica de análisis documental y análisis normativo, aplicando para ello sus respectivos instrumentos, como fueron la guía de preguntas de entrevista, la guía de preguntas de cuestionarios, la guía de análisis documental y la guía de análisis normativo. Los cuales se aplicaron a una determinada población y su respectiva muestra compuesta por 10 especialistas derecho tributario, derecho ambiental y a contadores públicos, y 20 usuarios del Servicio de administración tributaria. Se procedió a procesar los datos con las técnicas de análisis de datos, interpretación jurídica, la comparación e integración, logrando así alcanzar los resultados, la discusión y se concluyó que, al lograrse ampliar el patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste, este sería favorable tanto a nivel económico como social y ambiental.

PALABRAS CLAVES:

Impuesto, Patrimonio vehicular, Parque automotor, Contaminación ambiental vehicular.

ABSTRACT

The present research work was carried out, with the objective of knowing what would be the impact of an extension to the vehicular heritage tax for the automotive park in Lima, all with the perspective of assessing a new approach with the expansion of the tax to the patrimony obtaining fiscal aims like extra fiscal developed in the present thesis, following the same line of ideas of countries that are applying the same position of environmental tax policy, all this following the qualitative approach and design of grounded theory, for the which was used the interview technique, the technique of the questionnaire, the technique of documentary analysis and normative analysis, applying their respective instruments, such as the interview questions guide, the questionnaire questionnaire guide, the analysis guide documentary and the normative analysis guide. Which were applied to a specific population and its respective sample composed of 10 tax law specialists, environmental law and public accountants, and 20 users of the Tax Administration Service. The data was processed with the techniques of data analysis, legal interpretation, comparison and integration, thus achieving the results, the discussion and it was concluded that, once the vehicular patrimony was extended to the automotive park in wear, it would be favorable both economically and socially and environmentally.

KEY WORDS:

Tax, Vehicle Heritage, Automotive Park, Vehicular environmental pollution.

I. INTRODUCCIÓN

1.1.- APROXIMACION TEMATICA

En el Perú respecto al enfoque tributario del impuesto vehicular, se encuentra establecido sobre el enfoque de “quien más gana más paga”, es decir nos encontramos frente a la capacidad contributiva de cada ciudadano. Hoy en día nuestra realidad nos demuestra que es necesario darle un nuevo enfoque al impuesto al patrimonio vehicular, el presente trabajo intenta darle un enfoque de contaminador – pagador a dicho impuesto vehicular, aprovechando un doble beneficio y con ello incentivar la renovación de la flota vehicular, el ingreso de nuevos vehículos con tecnología EURO 5 para el transporte público y que más ciudadanos se acojan al bono del chatarreo, considerando además que las características para poder adquirir este bono, deben ser ampliadas para todo tipo de vehículos de motor.

Ahora bien, según el I.E.P.E. (como se citó en Gestión, 2017, párr. 1), “Solo dos de nueve zonas evaluadas en Lima Metropolitana registraron bajos niveles de contaminación ambiental del aire, los mismos que están cercanos al límite permitido por la OMS”. Este es un punto muy considerable teniendo en cuenta que en Lima y callao se concentra casi el setenta por ciento de vehículos del país, entonces la conciencia ambiental entra de manera casi obligatoria, ya que gran cantidad de emisiones de gas de efecto invernadero en cantidades significativas, proviene del parque automotor.

En Europa se ha iniciado una reforma que establece impuestos a los vehículos contaminantes, hace unos meses en el país de España se implementó una ley de cambio climático, la cual, en su sección, mencionaba al Impuesto sobre las emisiones de dióxido de carbono de los vehículos de tracción mecánica, existiendo como uno de sus principales objetos, el implementar impuestos sobre las emisiones de carbono producidas por el parque automotor, el cual tiene injerencia en la producción desmesurada de gases de efecto invernadero.

Latinoamérica tiene entre sus principales objetivos, al igual que otros continentes, crear desarrollo y crecimiento a través de una adecuada política ambiental, es por ello que países como Ecuador, Chile, y México ya se sumaron a la iniciativa y han logrado establecer dentro de su régimen tributario, al impuesto sobre el carbono, con ello recaudan un ingreso importante que ayuda al desarrollo de la sociedad bajo la consideración del derecho

constitucional establecido en el artículo 2 inciso 22, que refiere como derecho, el vivir en un ambiente adecuado y equilibrado.

Trabajos previos

Nacionales

Montalván y Chulés (2017) *“factores que se relacionan con la evasión del impuesto al patrimonio vehicular”* en su tesis para obtener el grado de bachiller presentado ante la Universidad Peruana Unión, recomienda en su tesis:

“Que se motive a los contribuyentes mediante capacitaciones y dando a conocer los beneficios que pueden obtener con el pago del impuesto, con el propósito de propiciar el desarrollo de la provincia del dorado” (p. 67).

Torres (2017), *“Necesidad de la modificación del impuesto al patrimonio vehicular, a cargo de las municipalidades distritales”* en su tesis para obtener el título de abogado ante la Universidad nacional de Trujillo, en su conclusión menciona que:

“La aplicación del mencionado principio establece que los impuestos deberían ser administrados en su totalidad por tanto las municipalidades provinciales y distritales” (p. 324).

Castillo y Cerdán (2013), *“Impuesto al patrimonio vehicular y su contribución a la reducción de la contaminación del aire en la ciudad de Trujillo, mediante su modificación”* en su tesis para obtener el título de abogado ante la Universidad nacional de Trujillo, en su conclusión menciona que:

El plazo por el cual se grava a la propiedad de los vehículos nuevos y antiguos resulta ser muy corto, por lo que atendiendo a la realidad de nuestro parque automotor es necesario que dicho plazo sea ampliado a tal punto que grave la propiedad de vehículos motorizados a partir del año siguiente de la fecha de fabricación o de su ingreso al país surgiendo la necesidad de convertir a este en un impuesto de naturaleza permanente (p. 294).

Sánchez (2016), *“Responsabilidad solidaria de los representantes legales en materia tributaria”* en su tesis para optar el título de abogado ante la Universidad Ricardo Palma en su conclusión menciona que:

“El estado en calidad de ente recaudador ha previsto a través de la normativa tributaria, supuestos para salvaguardar el cumplimiento de la obligación tributaria” (p.75).

Ríos (2017), “*Determinantes de la recaudación de los impuestos Municipales*” en su tesis para obtener el grado de licenciado ante la Pontificia Universidad Católica Del Perú en su conclusión menciona que:

En nuestro país, la recaudación de impuestos municipales no ha sido estudiada de manera extensiva, por lo que la presente tesis propone un estudio de los determinantes de la recaudación de impuestos municipales con la mira de analizar las implicancias de política económica y tributaria en ese nivel de gobierno (p. 147).

Internacionales

Escobar (2015) en su investigación titulada “*Análisis de ley de fomento ambiental y optimización de los ingresos del estado: impuesto ambiental a la contaminación vehicular*” trabajo presentado ante el programa de maestría en tributación de la Universidad Andina Simón Bolívar sede ecuador para optar el título de magister en derecho tributario. Cuyo objetivo general fue analizar los tributos ambientales como modelo de la reforma fiscal verde, los mismos que dentro de su marco normativo proporcionan soluciones fiscales más eficientes y sencillas en favor del estado y del medio ambiente.

Su investigación tiene naturaleza cualitativa y concluye que las actividades humanas provocaron una alteración de la calidad ambiental modificando de manera negativa el medio ambiente a nivel global, regional y local, haciéndose necesario cuantificar el impacto y plantear soluciones frente a los compromisos adquiridos a nivel internacional (p. 85).

Cantuta (2016), “*Tutor inteligente de información sobre impuestos municipales de bienes inmuebles y vehículos del municipio de la paz aplicando arboles de decisión*” en su tesis para optar el grado de licenciado en Informática mención ingeniería de sistemas informáticos por la Universidad Mayor de San Andrés en su conclusión indica que:

Brinda al ciudadano información clara y precisa acerca de la normativa legal del pago de impuestos municipales, así como también información acerca de sus derechos y obligaciones tributarias, a través de la incorporación de la normativa tributaria en el tutor (p. 91).

En la presente tesis se deja en cuenta la atención que debe tener el estado por brindar una correcta información sobre las obligaciones que tiene cada ciudadano con el estado y sus deberes a cumplir con respecto a la tributación.

Aguilar (2017), “*Análisis de la perspectiva de los contribuyentes en el régimen fiscal del ISR e IVA periodo 2014-2016*” en su tesis para optar el grado de licenciado en contaduría por Universidad Autónoma del estado de México en su conclusión indica que:

La capacidad contributiva supone que quienes más poseen, mayores impuestos deben abonar. Sin embargo, esto no siempre se cumple, ya que muchas veces se priorizan otras causas: el incremento de la recaudación, la disuasión de compra de un cierto producto, el fomento de determinadas actividades económicas (p. 33).

Asimismo, Alcívar (2016) con su tesis presentada ante el programa de maestría en tributación de la Universidad Andina Simón Bolívar sede ecuador como requisito para optar el título de magister en tributación la cual título “*Evaluación del impuesto ambiental a la contaminación vehicular: análisis comparativo con otros países de américa latina*”, planteando como objetivo general de la investigación, el análisis de los impuestos ambientales por contaminación del parque vehicular, teniendo como siglas técnicas (IACV) impuesto que fue creado para reducir la contaminación producto del uso vehicular en ecuador señala que para cumplirse dicha actividad, es requisito que pueda aplicarse de manera correcta, teniendo como principio idóneo “quien contamina paga” contenidos en una política ambiental. El análisis realizado quiere lograr deducir los aspectos fundamentales que tienen relación con el impuesto ambiental por contaminación vehicular (IACV).

En primer término, se analizó trabajos previos, definiciones, objetivos, ventajas y desventajas de la aplicación en general de dicho impuesto a la contaminación ambiental. Enmarcada a nivel de estudio analítico descriptivo, el cual consiste en la caracterización de un suceso, determinados fenómenos, sujetos o grupo, bajo el objetivo de determinar o conocer su estructura o conducta común (p. 4).

La investigación tuvo como conclusión que los impuestos ambientales, deben ser aplicados correlativamente con los principios, además de tener un fin provechoso que reduzca la contaminación y con ello ahorrar recursos para así lograr conciencia de los agentes que ocasionan un ambiente contaminado. También el hecho de que la contaminación al medio ambiente es un tema conductual que genera un problema, los cuales tienen consecuencias

en toda una población mundial, afectando la parte económica, social y física, estando expuesto a enfermedades y un rápido uso de los recursos naturales, que sirven como fuente principal para el correcto desarrollo de la vida humana en la tierra. El hombre es el principal contaminador en el mundo, siendo así, se ha convertido en una necesidad que se establezcan normas y mecanismos que ayuden a enfrentar dicha contaminación para con esa recaudación, poder reparar los daños en la naturaleza. (p. 70).

Por otro lado, Mora (2013), “*La tributación medioambiental: reflexiones en torno a la ley de fomento ambiental y optimización de los ingresos del estado*”, tesis para optar el título de Magister en derecho por la Universidad Andina Simón Bolívar sede Ecuador, en su objetivo general indica:

El objetivo general de mi investigación estaba orientado a mostrar los puntos de acuerdo y desacuerdo sobre la tributación ambiental, plantear sus problemas de aplicación y mostrar su efectividad sobre el cuidado ambiental, que pueden generarse a partir de la creación de tributos ambiental que buscan mitigar el daño ambiental y crear nuevos comportamientos de producción, pretendiendo hacer coincidir los intereses económicos y ambientales, como respuesta a una verdadera conjugación de la parte económica, social y cultural (p. 4).

Lo mencionado, bajo el objetivo de acercarse a los elementos que originan la contaminación ambiental y las medidas de prevención ante ello, a razón de que busca analizar, los cuidados y formas de protección del medio ambiente en las últimas épocas, las cuales han tomado gran injerencia, es por ello que las diferentes reuniones a nivel internacional, entre cumbres y conferencias, han podido enmarcar en muchas oportunidades que los países en pro de su desarrollo, puedan optar una conciencia del deterioro que provoca las diferentes actividades contaminantes que se realizan a cada momento.

La regulación que se crea por intermedio del derecho no tiene un fin de obstaculizar ni frenar el desarrollo, por el contrario, busca proteger las formas y amenazas que existen para el ecosistema, siendo que, se establecen sanciones administrativas y penales: y además se puedan asumir los costos regularizados por concepto de contaminación en el tema ambiental. (p. 97).

1.2.- MARCO TEORICO

Ampliación del impuesto al patrimonio vehicular

Sánchez (2016), hace mención en su tesis “*Responsabilidad solidaria de los representantes legales en materia tributaria*” que:

El Estado requiere de la producción de recursos económicos para poder financiar el gasto público, debido a ello una manera de financiarse es mediante la realización de recursos los que denominaremos “tributo”. El tributo es exigido a los ciudadanos en su calidad de contribuyentes quienes por ley se encuentran forzosos a realizar una prestación económica en favor de la Administración Tributaria para cumplir con el sostenimiento de los servicios públicos. (p.13).

Entonces, podemos entender que el tributo fue creado con la finalidad de financiar el gasto público, el cual cumplirá con las necesidades de los ciudadanos, los cuales se encuentran en el deber de cumplimiento de dicha tributación y con ello dar sostenibilidad al país para un desarrollo sostenido. Una de las necesidades y derechos con los que contamos los ciudadanos, es la de vivir sanamente en un ambiente idóneo, el cual tendrá que mantener un equilibrio adecuado para vivir, el cual se encuentra dañado en la actualidad por el gran golpe de contaminación que es provocado por el parque automotor a nivel mundial.

Sunat (2018), nos brinda la definición de tributación y cuál es su división, el cual pretende gravar las aportaciones monetarias o en especie que el estado, o entidades públicas designadas por ley, requieren con la finalidad de captar recursos para con ello solventar sus gastos y además poder satisfacer las necesidades de la sociedad. Teniendo varios tipos de tributación, entre los cuales existe el impuesto, el cual, si bien es una obligación, este no origina una contraprestación directa en favor del aportante o contribuyente, por parte del estado.

Haciendo un paréntesis para analizar dicho tipo, y a manera de explicación pondremos un ejemplo: los impuestos se reflejan en la contraprestación del estado por aporte realizado por los ciudadanos, que no se aprecia de manera inmediata, este se da a través de los distintos servicios que brinda el estado como son la salud, administración de justicia, salud pública, entre otros. Es así que también encontramos al segundo tipo de tributo, conocido

como contribución, el cual tiene como hecho generador los beneficios obtenidos de la realización de las ya mencionadas obras públicas, o aquellas actividades como lo es el caso de la contribución a sencico.

Y por último encontramos el tipo de tributo conocido como tasa, el cual se otorga como una consecuencia del servicio de carácter público, que se da de manera particular en el contribuyente, por parte del estado. Teniendo como ejemplo a las tasas que cobra el poder judicial para poder presentar una demanda, dicha tasa se hace efectiva a través del banco de la nación. Como podemos apreciar, dicha definición y sub divisiones se encuentran establecidos con la finalidad de que los aportes sean en beneficio de los ciudadanos y el crecimiento a través del desarrollo social, y es por ello que se encuentra en nuestro ordenamiento jurídico como una obligación.

Contar con un tribunal fiscal es un indicador notorio de que en nuestro país se ha podido establecer a la tributación de manera autónoma, siendo que, en el Perú, dicha institución tiene gran injerencia en las regulaciones que presenta nuestro país respecto a los tributos. Dicho tribunal tiene la facultad de elaborar su propia jurisprudencial, siendo considerada como una decisión, perteneciendo a una fuente en el derecho tributario.

Pitrone (2014), en la revista *“Definiendo los impuestos ambientales: aportes desde el tribunal de justicia de la unión Europea”* menciona que:

El concepto de impuesto ambientales ha evolucionado en el tiempo. De acuerdo con la primera definición establecida por la OCDE, los impuestos ambientales eran creados para cumplir un objetivo ambiental específico, y eran denominados como impuestos ambientales, o impuestos creados bajo ninguna razón vinculada al medio ambiente, pero que tenían un impacto en el mismo. (p. 3).

Aquí podemos observar la importancia de crear impuesto ambientales, que por lo general tienden a cumplir un objetivo ambiental específico, en nuestro caso diremos que la finalidad es que cesen los actos de contaminación por parte de los vehículos antiguos que por su propio desgaste tienden a ser vehículos que emanan distintos aires tóxicos para la salud y con ello se deteriora la capa de ozono, la cual a consecuencia de las distintas

emanaciones de gases tóxicos, se ha visto deteriorada en su protección de rayos ultra violeta los cuales son aún más cancerígenos y dañinos para la salud de los ciudadanos.

Según Iglesias (como se mencionó en Pérez, 2017) menciona que:

El derecho constitucional tributario estudia el constitucional tributario estudia el conjunto de normas fundamentales que regulan la materia impositiva y que figuran en la carta magna de todo país. Así mismo se basa en el estudio de aquellas normas cuyo ámbito se limita al poder impositivo, que garantiza los derechos constitucionales de los contribuyentes (p. 42).

Esto nos muestra que tenemos un sistema tributario que se encuentra constituido por diversos tributos, los cuales se encuentran en nuestro país y cumplen un fin de recaudación, mas no el de fiscalización, ellos están integrados por los conocidos gravámenes que se encuentran en categorías, los cuales son contribuciones, tasas e impuestos. Los cuales establecen una relación entre el acreedor en su postura de estado y el deudor, que es conocido como contribuyente o administrado.

La constitución

La constitución política del Perú (1993) hace mención en el “*Capítulo iv del régimen tributario y presupuestal*”, artículo 74, que:

Los tributos se crean, modifican, o derogan, o se establece una exoneración, exclusivamente por ley o decreto legislativo en caso de delegación de facultades, salvo los aranceles y tasas, los cuales se regulan mediante decreto supremo. Los gobiernos regionales y los gobiernos locales pueden crear, modificar y suprimir contribuciones y tasas, o exonerar de estas, dentro de su jurisdicción y con los límites que señala la ley (p. 17).

Este artículo de la constitución política del Perú, nos demuestra que es posible una modificatoria del impuesto al patrimonio vehicular, todo de manera conducente, es decir una finalidad no solo a nivel local, sino también a nivel regional, y dicha finalidad deberá tener un objetivo a favor de la población.

Como ya se mencionó antes, debe prevalecer un inciso tan importante de dicho cuerpo normativo, es así que la carta magna, la cual nos habla del derecho a una vida en un ambiente equilibrada y sana. Las modificatorias, creación o modificación regirán a partir del primer mes del año (enero) siguiente, al de su promulgación, lo cual permitirá una concientización de las prevenciones que deberá tomar cada ciudadano antes de la vigencia de un nuevo impuesto o la modificatoria del mismo.

Entonces, teniendo en cuenta que la constitución política del Perú es quien abre la puerta a la modificatoria o ampliación, recae en la viabilidad de generar un doble impuesto, desde uno solo.

El código tributario del Perú (1996), se hace mención a las fuentes del derecho tributario, el cual menciona:

- a) Las disposiciones constitucionales;
- b) Los tratados internacionales aprobados por el congreso y ratificados por el presidente de la república;
- c) Las leyes tributarias y las normas de rango equivalente,
- d) Las leyes orgánicas o especiales que norman la creación de tributos regionales o municipales;
- e) Los decretos supremos y las normas reglamentarias;
- f) La jurisprudencia;
- g) Las resoluciones de carácter general emitidas por la administración tributaria y;
- h) La doctrina jurídica.

Entonces, podemos ver en el inciso “b” que los tratados internacionales aprobados por el congreso y ratificados por el presidente de la república, es una de las bases principales del derecho tributario. Es así que los países que pertenezcan a tratados internacionales como es la convención de Viena, concerniente al derecho de los tratados, deben ser respetados y tomados en cuenta como la fuente del derecho tributario, para con ello poder establecer una normativa a criterio de protección de dicho tratado.

Parque automotor

Ahora bien, en el IV encuentro nacional de profesores de contaduría pública, para maya y rosero (2015), los tributos de carácter verde son de aplicación, solo a determinadas

actividades que contaminan el medio ambiente, tales como la emisión de gases contaminantes, producción de desechos, contaminación de vertimientos de agua, consumos de energía. No obstante, dichos tributos no solo tienen un efecto sancionador, además, tienden a ser instrumentos a manera de recaudación fiscal, los cuales permiten la realización de actividades de carácter reparatorio con respecto a los daños ocasionados por aquellas actividades que perjudican al medio ambiente.

Para Roca (como se citó en los maya y rosero, 2015, párr. 2) lo recaudado en dinero no es la finalidad de los impuestos de índole ecológico, sino más bien, tiene un carácter extrafiscal, el cual sirve para motivar el cambio en aquellas conductas que perjudican al medio ambiente.

Claramente podemos inferir a través de este punto que para Roca, la finalidad es incentivar un cambio de comportamiento de los contaminadores usuales, afectar de manera prudente el patrimonio de un ciudadano o empresa tiende a surtir efecto para que no vuelva a ocurrir dicho comportamiento que resulta perjudicial no solo para el mismo, sino también para la sociedad, es por ello que la manera correcta de establecer una sanción a los ciudadanos es la de sancionarlo de manera económica (patrimonial) siempre que esta no tenga un carácter fiscalizador.

Es así que la organización de las naciones unidas (1992) menciona:

Todas aquellas autoridades nacionales, tienen como prioridad el fomento de la internalización de los costos ambientales y la aplicación de herramientas económicas, contando con el criterio de que el que contamina - paga, por ello se debe tener en cuenta el interés público y sin tergiversar el comercio ni las inversiones internacionales.

Es por ello que, toda contaminación que provenga a manera de intensión o culpa, tendrá la responsabilidad de quien provenga de forma económica, todo ello bajo el criterio del contaminador pagador, con la finalidad de reparar de alguna forma el daño ocasionado. Además, el estado jugara un papel importante, ya que es quien se encargará del cobro por dicho daño y así también, será quien se encargue de una correcta administración.

Escobar (2015), en su tesis titulada “*Análisis de la ley de fomento ambiental y optimización de los ingresos del estado: impuesto ambiental a la contaminación vehicular*”, menciona que:

Los cambios cuya finalidad tiene a largo plazo, lograr de manera idónea y óptima, siendo que no sea solo en beneficio de sus habitantes, sino en beneficio de una población mayor, para con ello lograr la mejora de vida en cuanto a calidad, en un ambiente de desarrollo para las actividades humanas y reconociendo el derecho de los mismos a un ambiente sano, teniendo en cuenta el desarrollo sustentable, sus propuestas se han focalizado en la reestructuración del sistema tributario modificando la presión fiscal, cuyo propósito ha sido conseguir la internalización de las externalidades negativas (p. 22).

Pues bien, como se puede inferir, la tributación ambiental tiene un fin social que ayudara a la concientización de los seres humanos, en bien de su propio desarrollo, lo cual lograr un bien a nivel mundial ya que vivir en un medio ambiente sano y equilibrado es un derecho de todos, es por ello que es una obligación cumplir con dichos impuestos de finalidad óptima para beneficio de un ambiente adecuado.

Para Alcibar (2016), en su tesis *“Evaluación del impuesto ambiental a la contaminación vehicular: análisis comparativo con otros países de américa latina”*, menciona que:

- Frenar con la desmesurada contaminación ambiental que causa el uso de ciertos insumos que contaminan a la naturaleza.
- Imponer un costo para las personas que utilizan frecuentemente estos insumos.
- Crear conciencia en las personas para que busquen alternativas que reemplacen el uso y consumo de estos insumos.
- Recaudar el impuesto para poder invertirlo en el mejoramiento del medioambiente.
- Fomentar la aplicación de las políticas económicas y ambientales para la disminución del impacto ambiental.
- Fomentar el ahorro de recursos naturales.
- Incentivar a que por medio de la investigación se lleguen a crear nuevos productos que sean amigables con el ambiente y que reemplacen a los que producen altos niveles de contaminación.
- Dar a conocer que el Estado está interesado por el futuro de su pueblo y que quiere, mediante la aplicación de estos impuestos, evitar desgastar los recursos naturales a fin de no perderlos en un futuro. (p. 22).

Es así que dos de los puntos más importantes para Alcívar es la de recaudación de los impuestos cuya finalidad es la del mejoramiento del ambiente y así poder incentivar la aplicación de las políticas económicas y ambientales para la disminución del impacto

ambiental, siendo el primero trascendente para el correcto desarrollo a mediano y largo plazo.

Según Yacolca (como se citó en Mora, 2013, párr. 2) en su tesis “*La tributación medioambiental: reflexiones en torno a la ley de fomento ambiental y optimización de los ingresos del estado*”, menciona que:

Esta difícil prueba que toca asumir con respecto a la protección del medio ambiente, se puede lograr mediante las diversas ramas del derecho constitucional, penal, civil, administrativo, tributario, entre otros. Debiendo usar al derecho como un instrumento eficiente en aras de la protección del medio ambiente, siendo necesario que otros ámbitos participen en pro del desarrollo, tales como la economía y ecología, con el fin de mantenerse interconectados y con ello lograr un conocimiento correcto de la realidad fáctica sobre los hechos en los que entrara a tallar el derecho (p.11).

Es así que, a manera de protección, el derecho se ha vuelto una herramienta que puede ser lo suficientemente eficiente para lograr cambiar no solo el hecho de la no contaminación, como prevención, sino también a manera de sanción, ya que, en la actualidad gracias a la evolución y desarrollo social, se ha vuelto necesario sancionar los delitos ambientales, todo ello a través del derecho. Por ello el derecho tributario tiene una incidencia importante en la política ambiental y viceversa, ya que ambos crean normas a manera de protección de los derechos de la población y a nivel mundial.

El Código del Medio ambiente peruano

El código del medio ambiente y recursos naturales (1990), en el título preliminar artículo I, manifiesta que:

Es obligación del Estado mantener la calidad de vida de las personas a un nivel compatible con la dignidad humana. Las personas están obligadas a contribuir y colaborar inexcusablemente con estos propósitos (p. 3).

Este código que se creó en 1990 nos pone en paralelo a la opinión vertida sobre la constitución, es decir, tener derecho de vivir y en un ambiente sano pero además poder prevenir y controlar la contaminación ambiental por parte de los propios agentes que en este caso somos los propios seres humanos, es por ello que la necesidad de ampliar el

impuesto al patrimonio vehicular bajo el criterio del contaminador pagador es necesario, ya que con ello podríamos intentar reponer de alguna forma los daños causados por las emisiones tóxicas emanadas de los vehículos, todo ello saldría de un fondo proveniente de la recaudación del impuesto al patrimonio vehicular.

El Ministerio de Economía y Finanzas (2018), menciona que:

A partir del año dos mil dos, se empezó a gravar las propiedades de los vehículos automóviles, Station Wagon, camiones, camionetas, buses y ómnibus, los cuales, durante los tres primeros años de antigüedad de su inscripción en el registro de propiedades vehiculares, deberá pagar el 1% de la base imponible del vehículo.

En la actualidad el impuesto al patrimonio vehicular se encuentra regulado desde el inicio de la inscripción en el sistema de registro de propiedad vehicular y es en ese momento donde es considerado apto para realizar el pago de impuestos, teniendo en cuenta que deberá pagar los 3 primeros años desde la fecha de su inscripción, siendo que, una vez cumplido esa cantidad de años, no pagará nuevamente.

Para paredes (2010), en su artículo *“El Poder Tributario del Estado: ¿nuestros bolsillos a la deriva?”*, menciona que:

La obligación de tributar, computa desde su inicio, no solo una obligación, sino también una afectación, debiendo ser aceptada, dado su obligación constitucional, del derecho fundamental a la propiedad, es por ello que se debe tener cuidado, ya que una aplicación indiscriminada o irracional de dicha potestad por parte del estado al momento de ejercer su legislación tributaria, llegaría a privar a los contribuyentes de sus propiedades y rentas. (p. 8).

Entonces, podemos diferenciar a través de esta cita que la finalidad de la tributación es la recaudación y no la fiscalización, ya que estaría fuera de las bases del reglamento, siendo además que, los impuestos se encuentran establecidos en el ordenamiento jurídico partiendo desde la carta magna del Perú y siendo esto así en nuestro país, es algo que se replica a través de muchos países y ninguno recae en fiscalización al implementar impuestos.

Para Sanabria (como se mencionó en Torres 2017) menciona que:

El derecho tributario material es aquella rama del derecho tributario, la cual fundamenta las normas relativas que deben existir para la obligación tributaria de cada ciudadano en relación al estado, generados por la creación de un hecho imponible. Así como también refiere a que dicha rama tiene finalidad la obligación de tributar de las formas principal y accesorias, por dicha razón esta ha sido clasificado como derecho de las obligaciones tributarias (p. 154).

Para Ferrer (como se mencionó en Torres 2017), menciona que:

Se puede entender por el derecho tributario como aquella rama que contribuye y comprende a un conjunto de normas, principios, doctrinas, jurisprudencias y costumbres que nacen del ámbito social y las necesidades que dicho ámbito necesita, para poder cubrirlas, así como al poder que el estado posee en el ámbito tributario y los derechos y deberes que nacen de aquella obligación tributaria, la cual se da entre el contribuyente y el estado. (p.130).

Torres (2017), menciona que:

Son fuentes del derecho tributario, las disposiciones constitucionales, las cuales no solo nacen de la constitución política del Perú, sino además que dicha expresión conforma un nivel primario o prelación como es conocido en la mayoría de países, sin embargo para que dichas normas sean establecidas se ha debido tomar en cuenta los derechos humanos, tratados y acuerdos internacionales sobre derechos humanos y libertades evaluadas correctamente y homologadas a la constitución, por lo que se debe tener en cuenta que dichas otras normas de nivel universal, tienen igual nivel valorativo (p. 138).

Torres (2017), menciona que:

Menciona como una fuente del derecho tributario a La Constitución Política Del Perú, la cual está conformada por un gran número de normas, que han sido creadas con la finalidad de un proyecto con afán nacional, en pro de los ciudadanos, entonces se entiende que nuestra carta magna es fuente del derecho tributario ya que recoge los preceptos sustanciales sobre la tributación nacional, por lo que se puede inferir que el legislador al implementar la administración tributaria y tribunal fiscal, ha respetado escrupulosamente a la Constitución Política Del Perú (p. 139).

Para Ferrer (como se mencionó en Torres, 2017), menciona que:

Otra fuente del derecho tributario son las normas de igual jerarquía a la norma suprema en relación a los derechos humanos y libertades reconocidas, las cuales abarcan normas de carácter más amplio, universales, siendo dichas normas las basadas en los derechos humanos, y es por ello que se colocan en igual jerarquía por lo que si no llegara a ser así, estas pasarían a ser normas de segundo nivel (p. 141).

Torres (2017), menciona que:

Una fuente del derecho tributario que debe ser tomada en cuenta para establecer un reglamento normativo, son los tratados internacionales aprobados por el congreso y ratificados por el presidente de la república, debiendo tener en cuenta que estas se encuentran un nivel por debajo de las normas establecidas en la constitución política del Perú, siendo dichos tratados internacionales, normas creadas o suscritas por el estado con la finalidad de evitar la doble imposición y el fraude fiscal en el campo internacional (p. 142).

Torres (2017), menciona que:

Las leyes tributarias y las normas de rango equivalente conforman también una fuente del derecho tributario, encontrándose dentro de esta a La Ley, siendo una norma que nace del poder legislativo con el que cuenta nuestro país, siendo esta promulgada por el poder ejecutivo, debiendo tener en cuenta que dicha Ley solo podrá ser modificada o suprimida por otra norma o precepto jurídico que tenga igual eficacia de ley; también dentro de las normas equivalentes encontramos al decreto legislativo, el cual es una norma que surge a consecuencia de una autorización otorgada al poder ejecutivo por parte del legislativo, todo ello con la finalidad de legislar sobre un determinado tema y dentro de un plazo preestablecido; el decreto ley también se encuentra dentro de las fuentes del derecho tributario, siendo esta una norma que adquiere un rango de ley de hecho (pp. 144-145).

Aquí podemos inferir la conexión entre las leyes de nuestro país y el código tributario.

Torres (2017), menciona que:

Las leyes orgánicas o espaciales que norman la creación de tributos regionales o municipales conforman una fuente del derecho tributario, las cuales se encuentra en un segundo rango en el comparativo de la constitución (p. 145).

Torres (2017), menciona que:

Los decretos supremos y las normas reglamentarias se encuentran como una de las bases que conforman las fuentes del derecho tributario, los cuales se encuentren en tercer orden en relación a nuestra constitución política del Perú, en las cuales encontramos al decreto supremo y las normas reglamentarias (p. 149).

Chaparro (2006), respecto al impuesto del patrimonio vehicular:

Los propietarios de los vehículos deben realizar la inmatriculación en el registro de propiedad vehicular, ello para poder circular, siendo el medio idóneo para que automáticamente el alcance del impuesto, siendo necesario que sea aplicable a los vehículos usados que ingresan al país y que a la par deben obtener una primera tarjeta de propiedad (s.p)

La sociedad de comercio exterior del Perú (2005) menciona sobre la política tributaria:

La recaudación de tributos en el Perú se fundamenta en tres tipos de impuestos: el Impuesto a la Renta (IR), el Impuesto General a las Ventas (IGV) y el Impuesto Selectivo al Consumo (ISC). El primero grava los ingresos de las personas naturales y jurídicas. Los dos últimos gravan la producción y el consumo. El agregado de estos impuestos representa en la actualidad el 87% de los ingresos tributarios del Gobierno Central. (s.p.)

Mora (2012) refiere sobre la renovación de flotas vehiculares:

Una flota de vehículos representa una importante inversión. Uno de los aspectos más significativos y que representan un mayor reto en su gestión operativa es la decisión de cuándo reemplazar las unidades que la componen. Estas decisiones tienen un claro impacto en el aspecto económico, así como también afectan la capacidad de la flota para atender las necesidades demandadas. (p.3).

Montalván y Chulés (2017), menciona que:

El hecho imponible que genera la obligación en materia tributaria, son los aspectos económicos, los cuales se generan con el cumplimiento de los presupuestos objetivos,

debiendo tener en cuenta que estos son los bienes sobre los que recae el tributo, que en el caso del impuesto al patrimonio vehicular, se entiende como bien sobre el que recae el tributo al vehículo, teniendo además como otro presupuesto subjetivo, al ente que recauda los tributos, el cual genera una relación tributaria, entre la entidad pública y el sujeto activo, teniendo por último presupuesto al aspecto temporal, el cual se encuentra determinado dentro del lugar o espacio territorial donde se producen las relaciones tributarias, siendo que, el contribuyente tiene constituido su domicilio fiscal (p. 28).

SAT (como se mencionó en Montalván y Chulés, 2017), menciona que:

La base imponible del impuesto al patrimonio vehicular se encuentra establecida con base del valor original del bien, siendo esta del 1% del valor de adquisición (p. 29).

Siendo un impuesto que fue establecido solo en mérito de la capacidad contributiva que se infiere por parte del contribuyente para contar con un vehículo nuevo y muchas veces puede tomarse esta imposición en un desaliento a adquirir nuevos autos.

Díaz, 2014 (como se citó en Montalván y Chulés, 2017), menciona que:

“La conciencia tributaria es el conocimiento de sentido común que personas usan para actuar o tomar posiciones frente al tributo” (p. 36).

Montalván y Chulés (2017), menciona que:

La conciencia tributaria, es la actitud que debe tener cada ciudadano durante el desarrollo que tiene en la sociedad, siendo esta así, podremos inferir que el cumplimiento de dicha relación entre el estado y el contribuyente se realizara desde el enfoque natural de cada ciudadano con la predisposición de querer y la capacidad de poder realizar la contribución (p. 36).

Polo (como se citó en Montalván y Chulés, 2017), menciona que:

La relación de derecho jurídico, consistente en el vínculo entre el acreedor, siendo este el sujeto activo de la relación, y el sujeto pasivo, el cual es claramente el deudor tributario establecido por la ley, siendo dicha relación exigible de manera coactiva para la realización de la tributación hacia las arcas del estado es por ello que se entiende a este impuesto como la aplicación de una exigencia sin contraprestación (p. 43).

Fidel (como se citó en Montalván y Chulés, 2017), menciona que:

Las experiencias sociales y económicas, tienen gran relevancia en el ámbito tributario, ya que son estas las que ayudan a moldear la personalidad, actitud y además la forma de desarrollo durante el ciclo de vida. Teniendo una clara muestra en los factores socio-económicos que resalta la pobreza y al alto nivel de criminalidad (p.44).

Sánchez (2016), menciona que:

Las Características de la Obligación Tributaria, son aquellos tributos que pueden ser motivo de exigencia por algún ente público en base a la competencia atribuida, lo cual permite colegir que son ingresos que tienen carácter público, siendo dicha situación beneficiosa por parte del estado ya que se encuentra por encima de los particulares.

Siendo además de carácter obligatorio, lo cual convierte al estado en un ente que puede ejercer coactivamente su cumplimiento. Es por ello que la obligación tributaria además nace de la voluntad que exige la ley, debiendo tener en cuenta que dicha situación hará que la ley obligue al sujeto a que realice una prestación que no siempre tendrá reciprocidad, en favor de un ente público, y teniendo como ultima característica la prestación pecuniaria que consiste en el pago dinerario al ente público (pp. 17,18).

Rangel (2016), menciona que:

Los fines extrafiscales del sistema tributario tienen como función, intentar variar el comportamiento de los individuos a los que afecta un tributo, los cuales estarán obligados coactivamente por el estado, quien se encargara de hacer valer su jerarquía para el cumplimiento de dicha prestación pecuniaria, siendo además que dicho individuo obligado podría disfrutar de beneficios fiscales si se logra incentivar o desincentivar una determinada conducta. Teniendo en cuenta que el cumplir con el tributo puede tener distintos objetivos y además diversos fines constitucionales que puedan existir (p. 14).

Entonces de ello se puede inferir que la finalidad de un tributo no solo puede ser de orden fiscal, es decir de una prestación pecuniaria a favor del estado e impuesta por el mismo de manera arbitraria sin alguna finalidad conocida, sino también, de orden extrafiscal, el cual busca cambiar una o más conductas de los afectos por dicha tributación, todo ello en pro de un beneficio común el cual será notoriamente relevante al momento de la imposición de tal tributo, siendo algunos tributos extrafiscales impuesto por el estado en aras de la protección de los derechos fundamentales de la población.

Rangel (2016), menciona que:

Se puede extraer notas que resulten conceptuales del tributo extrafiscal, como por ejemplo que dichos tributos sean con una finalidad no recaudatoria, debiendo tener uno o más objetivos constitucionales, teniendo como siguiente concepto el que dicho tributo extrafiscal debe plasmar una estructura que posibilite el cumplimiento para el que fue creado dicho tributo. Por último, debe condicionar conductas que se pretendan cambiar, por parte del sujeto pasivo del tributo, para que así tenga una finalidad establecida la tributación (p. 16).

Es por ello que podemos inferir que el concepto de los tributos, serán fiscales, sin embargo, existen también tributos que además de tener una finalidad fiscal, tienen también una extrafiscal que tiene como objetivo cambiar las conductas de los sujetos pasivos afectados de la tributación impuesta por el estado, el cual gravara determinadas operaciones, sin que tengan el objetivo de únicamente recaudar cifras económicas a favor de las arcas del estado.

Rangel (2016), menciona que:

El impuesto es uno de los tributos sobre el que más recae la finalidad extrafiscal, dado que, al cumplirse la finalidad extrafiscal, menos se cumplirá la finalidad fiscal, ya que se encuentran contrapuestas una de la otra, por lo que habrá menos recaudación al momento de lograrse el objetivo de establecer un impuesto con una base meramente extrafiscal. No obstante, no puede ser promulgada una norma tributaria que tenga un excesivo fin extrafiscal, ya que estaríamos frente a un riesgo inconstitucional, puesto que se estaría desvirtuando los extrafiscales pasando a ser tributos confiscatorios (p. 20).

Rangel (2016), menciona que:

Desde hace ya algunos años la presencia de la extra fiscalidad como finalidad de los tributos se ha dado de manera progresiva, siendo que ahora se tiene una idea más clara y da a notar la importancia que tiene el objetivo de lo extrafiscal, teniendo hoy en día un fin que no solo sea meramente recaudatorio (p. 43).

Casado (como se citó en Páez, 2012), menciona que:

La Extra fiscalidad es una expresión que tiene como fin aquello que no pretende una función financiera, es decir, no busca la recaudación (fiscal), finalidad que es propia de la

imposición de una norma tributaria. Por ello se entiende que la extra fiscalidad se contrapone a la concepción fiscal, dado sus objetivos (p. 25).

Páez (2012), menciona que:

La política ambiental y el derecho público han emanado distintos instrumentos económicos, dentro de los cuales encontramos a los tributos aplicados a características conductuales no deseables, y su creación pretende reprimirlas, disuadirlas o estimular otras, siendo estas en su conjunto, instrumentos que tienen como fin un mismo objetivo: proteger el ecosistema o medio ambiente natural para además mejorar la calidad de vida de la población, encontrándose las conocidas tasas e impuestos por emisiones y vertidos (p. 42).

Carbajo (como se citó en Páez, 2012) menciona que:

En el ámbito tributario, la calificación de “medioambiental” se ha vinculado a criterios varios como la afectación de los recursos recaudados, la finalidad incentivadora de conductas, su configuración como mecanismo de conservación, mejora y reparación de daños provocados al entorno natural, o todos a la vez ordenamiento o extrafiscal está condicionado a que todos sus elementos se estructuren coherentemente conforme a su objetivo (p. 63).

Páez (2012), menciona que:

Los llamados tributos medioambientales pueden adoptar dos modalidades, a saber, aquéllos que buscan simplemente la compensación de los costes públicos originados por el sujeto contaminante (redistributivos o de recuperación de costes) y los dirigidos a fomentar el desarrollo de tecnologías limpias por parte de las empresas que intenten evitar el gravamen, tributos incentivadores o de modificación de conductas (p. 74).

Varona (como se citó en Valencia, 2016), menciona que:

La extra fiscalidad tiene como definición a la ruptura de la clásica imposición de los tributos que mantenían como finalidad la recaudación de ingresos para las arcas del estado, siendo que esta nueva extra fiscalidad tiende más a lo conductual o fines distintos a los estrictamente fiscales (p. 32).

Es por ello que los fines del tributo, al ser extrafiscales tienen fines de carácter económico y social para el desarrollo de los sujetos que conforman una población, sin necesidad de

que sus efectos sean únicamente en provecho de los que realizan la tributación, como es por ejemplo los tributos ambientales.

Valencia (2016), menciona que:

La tributación está dirigida a la política social al establecer un conjunto de medidas que buscan que la población tenga ciertas conductas en beneficio propio, las cuales elevaran la vida de dichos sujetos, por lo que se entiende que el estado tiene la capacidad de crear tributos extrafiscales con la finalidad de generar desarrollo colectivo e individual, en relación a salud, vivienda, protección del empleo, seguridad social, entre otros (p. 36).

Valencia (2016), menciona que:

La tributación en relación a la política ambiental, son normas orientadas a preservar el medio ambiente y tienen como principal protector al estado, capaz de crear, modificar o ampliar los tributos con fines extrafiscales. Teniendo en cuenta que dicha regulación tributaria puede darse en pro del desarrollo de un ambiente sano y equilibrado, en relación con el uso, manejo y aprovechamiento de recursos naturales tales como: hídricos, energéticos, residuos líquidos y sólidos, utilización del suelo, contaminación atmosférica, recursos forestales, entre otros (p. 36).

Valencia (2016), menciona que:

El impuesto, distinguido por la coactividad y la no contraprestación, requerido a los contribuyentes mediante un tributo establecido en ley, con el cual nace la relación jurídica – tributaria entre el sujeto activo y el contribuyente. Siendo el referido, inspirado de manera preponderante en el principio de capacidad económica, cuyos dos objetivos diferentes cuales son la satisfacción de necesidades públicas, por su finalidad fiscal, por un lado y el desarrollo y estabilidad económica, incentivando y/o desincentivando conductas que van en atención del interés general, por otro lado, cuando su finalidad es extrafiscal, siendo la categoría tributaria más apta para que la extra fiscalidad pueda manifestarse (p. 50).

Lo cual nos permite colegir que el impuesto es la categoría más idónea para reflejar las pretensiones de la extra fiscalidad.

Valencia (2016), menciona que:

En consecuencia, la doctrina moderna considera al tributo extrafiscal, un instrumento versátil que bien podría ser utilizado por el Estado para realizar aquellas estrategias y acciones constituidas por diferentes medidas entre las cuales encontramos los impuestos, que ayudarían a regular aspectos de la economía y la vida social, conduciendo de manera persuasiva o disuasiva sobre temas de interés general (p. 64).

Valencia (2016), menciona que:

Sobre la política ambiental refiere que esta pretende lograr un consenso entre los ámbitos más importantes del desarrollo, los cuales son el económico, social y sobre todo el creciente impacto de las actividades cotidianas humanas, en el medio ambiente (p. 94).

Valencia (2016), menciona que:

Las herramientas que se encuentran establecidas en los tributos extrafiscales son usadas con una doble finalidad, estas constituyen el incentivar a la población a realizar conductas determinadas y a la vez desincentivar conductas en aras del ciudadano y el cuidado por el medio ambiente, debiendo tener en cuenta que la fuente de ingresos fiscales será a modo de compensar, el deterioro ambiental (p. 100).

Torres (2017), menciona que:

El tributo tiene como finalidad propia la de generar ingresos, debiendo tener en cuenta que dichos ingresos son usados para servicios públicos y, además, satisfacer necesidades colectivas, entre las cuales podemos anotar al derecho constitucional de un medio ambiente sano y equilibrado, y en general a la cobertura o el sostenimiento de gastos de carácter público (p. 223).

Ferrer (como se citó en torres, 2017) menciona que:

Sostiene que el impuesto es aquella especie típica del género tributario surgida de la realización fáctica de un hecho generador in abstracto que contiene estrictamente la obligación del contribuyente de dar, excluyéndose toda actividad estatal que lo beneficie por dicha prestación (p. 233).

Gonzales y herrera (2013), mencionan que:

Una de las características del tributo es la finalidad recaudatoria o fiscal, mediante la cual se persigue obtener recursos para financiar el gasto público. Con ello se subraya el carácter instrumental del tributo, ya que mediante él no se persigue la consecución directa de fines

públicos, sino suministrar fondos para que otras administraciones los puedan lograr (p. 105).

Gonzales y Herrera (2013), mencionan que:

Haciendo una diferenciación entre la sanción y el tributo, podemos referir que la sanción tiene como finalidad o búsqueda el sancionar una conducta, siendo igual al tributo en que ambas recaudan de manera coactiva las prestaciones patrimoniales, pero que la sanción es su principal punto de diferencia entre una y otra (p. 106)

Gonzales y Herrera (2013), mencionan que:

La finalidad extrafiscal del tributo, no se encuentra establecida en nuestra constitución política del Perú, por lo que resulta difícil llegar a definir de manera al menos sucinta, lo cual hace que se deba recurrir a la doctrina para comprender ese concepto, por lo que tenemos que la extra fiscalidad tiene otras finalidades directas que no buscan exclusivamente la obtención de ingresos, sino la realización de otros objetivos (p. 106).

Ley general ambiental (2005), menciona que:

El estado debe promover medidas para contrarrestar los efectos de la contaminación, por lo que entendemos que se encuentra con las herramientas suficientes para que el estado no solo sea un ente recaudador, sino también protector de los derechos fundamentales (p. 110).

Sin embargo, ello no quiere decir que el estado o los órganos administradores se encuentre con la carta abierta para crear indiscriminadamente normas que puedan afectar a los sujetos pasivos, alegando extra fiscalidad.

Alfaro (como se citó en Rodríguez, 2016), menciona que:

Los impuestos municipales han sido creados con la finalidad de financiar los ingresos del sector público en beneficio de cada ciudadano al que pertenezca dicho municipio, es por ello que se ha establecido distintos tipos de impuesto como el predial, alcabala, patrimonio vehicular, a los espectáculos públicos no deportivos, juegos y las apuestas (p. 18).

Rodríguez (2016), menciona que:

Ley de Tributación Municipal Según el Decreto Supremo (156,2004-EF) simplifica el fin de administrar los diferentes tributos que establecen renta por parte de los

Gobiernos Locales, así mismo optimizar dicha recaudación. También indica las tasas a ejecutar que corresponden a cada impuesto, contribuciones y tasas de acuerdo ley antes mencionado (p. 21).

Alfaro (como se citó en Rodríguez, 2016), menciona que:

El impuesto predial es dicha recaudación que grava del valor de los inmuebles rústicos y urbanos aplicables a valores arancelares y presiones unitarias que establece el consejo nacional de tasaciones aprobado por el ministerio de vivienda, construcción y saneamiento planteando la siguiente esquila: a) el porcentaje hasta los 15 UIT es de 0.2%; b) el porcentaje que supere los 15 UIT y hasta los 60 UIT es de 0.6%; c) el porcentaje que supere los 60 UIT es de 1.0% (p.18).

Alfaro (como se citó en Rodríguez, 2016), menciona que:

Menciona que el impuesto al patrimonio vehicular grava la propiedad de vehículos no mayor a la antigüedad de 3 años donde su base imponible se aplica al valor real de la adquisición siendo su tasa de impuesto el 1% del ingreso al patrimonio otorgado por ministerio de economía y finanzas (p. 19).

Las personas que están sujetas a este impuesto por contar con un vehículo no menor de 3 años de antigüedad, deberán pagar hasta el último día hábil del segundo mes del año, pudiendo hacer el pago de forma anual o de manera fraccionada en 4 cuotas trimestrales.

Saavedra (2014), menciona que:

Según la Organización Mundial de la Salud (OMS), existe contaminación del aire cuando en su composición aparecen una o varias sustancias extrañas, en determinadas cantidades y durante determinados periodos de tiempo, que pueden resultar nocivas para el ser humano, los animales, las plantas o las tierras, y/o perturbar el bienestar y el uso de los bienes (p. 6)

Las principales fuentes de emisión de gases en una sociedad que se encuentra alejada de las grandes empresas, tienden a nacer del transporte, debiendo tener en cuenta que estando la mayoría de vehículos en movimiento, se hace una contaminación mayor, sabiendo que un claro ejemplo de este tipo de fuente es el transporte urbano, como colectivos, camiones, automóviles, etc.

Echarri (como se citó en Saavedra, 2014), menciona que:

La actividad humana lo genera en grandes cantidades siendo, después del CO₂, el contaminante emitido en mayor proporción a la atmósfera por causas no naturales. Se origina como resultado de la combustión incompleta de la gasolina en los motores de los vehículos (p. 12).

Agency for toxic substances and disease registry (como se citó en Saavedra, 2014), menciona que:

El óxido nítrico (NO) y el dióxido de nitrógeno (NO₂) se suelen considerar en conjunto con la denominación de óxidos de nitrógeno (NO_x). Los óxidos de nitrógeno son liberados al aire a través del tubo escape de vehículos motorizados y durante procesos tales como el grabado de metales y detonación de dinamita (p. 13).

Saavedra (2014), menciona que:

Según el Gerente de Servicios de la Municipalidad de Lima (2011), las zonas con mayor concentración de gases tóxicos en nuestra capital son; el cercado de Lima, Breña, Rímac, San Juan de Lurigancho y Ate. Esto se debe a que en estos distritos existe un mayor flujo vehicular de transporte público (p. 25).

Ministerio de Transportes y Comunicaciones (como se citó en Saavedra, 2014), menciona que:

La estimación del parque automotor para el año 2012 fue de 1,328,797 vehículos con una tasa de incremento promedio anual de +3.2 por ciento lo que significaría una cantidad aproximada de 1,415,200 vehículos que circularían en la capital durante el presente año representando más del 65 por ciento del total de vehículos de todo el país (p. 25).

Diario Perú 21 (como se citó en Saavedra, 2014), menciona que:

En la actualidad, gracias a la política de “chatarreo” que viene siendo ejecutado por la Municipalidad de Lima Metropolitana, se ha logrado reducir la cantidad de vehículos de transporte público a 31 500 unidades y se espera que esta cantidad siga disminuyendo sacando así de ruta a ómnibus con más de 30 años de antigüedad.

En la actualidad se ha logrado evaluar el crecimiento notorio de los niveles por contaminación en los que el aire de la ciudad de Lima ha sido el principal lugar donde se concentra gran cantidad de gases emanados por los vehículos del parque automotor

antiguo, los cuales tienen una antigüedad mayor a 15 años y dichos vehículos utilizan petróleo, siendo estos vehículos usuarios de dicho combustible, los buses.

Diario El Peruano (como se citó en Saavedra, 2014), menciona que:

Las emisiones de contaminantes para vehiculares fueron establecidos a través del decreto supremos N° 002-2006-MTC, siendo los límites máximos permisibles de emisiones para los vehículos a motor que recorren por las vías, señalados en tal decreto. Esto deviene en que la última época no se ha logrado establecer un adecuado sistema de control ya que existe en la actualidad un gran número de vehículos en el parque automotor. Esta ley ha logrado adecuar un límite permisivo con la finalidad de que los usuarios puedan cumplir a cabalidad con las condiciones necesarias para salvaguardar la seguridad y salud; así como la protección del ambiente protegido por la constitución y a la comunidad en conjunto (p. 28).

Diario El Peruano (como se citó en Saavedra, 2014), menciona que:

La renovación del parque vehicular para el fomento de un cambio de matriz energética, tuvo base en el decreto supremo N° 213-2007-EF el cual creo un régimen temporal con la finalidad de la reducción de los consumidores de Diesel. Dicho decreto tenía como objeto renovar la matriz energética y para ello creo un bono del chatarreo, abriendo así la posibilidad de que se renueve el parque automotor con vehículos que consuman gasolina y/o gas natural – GNV (p. 28).

Diario El Peruano (como se citó en Saavedra, 2014), menciona que:

Régimen temporal de renovación del parque automotor para fomentar el cambio de matriz energética bajo el Decreto Supremo N° 052- 2008- EF menciona que los nuevos vehículos que puedan ser ofrecidos con la conversión de gas natural – GNV, deberán ser inscritos en el Ministerio de Energía y Minas para que sean quienes estén supervisando las conversiones de gas natural y así se pueda llevar un control general (p. 29).

Actualmente existe en el país un sistema nacional de revisiones técnicas vehiculares encargado de validar que los vehículos se encuentren en un estado de funcionamiento y mantenimiento, adecuado y cumpliendo con los requisitos técnicos establecidos por la norma del estado, y con ello salvaguardar las condiciones ambientales de salud idóneas.

DRAE (2017), menciona que:

La definición de congestión, tiene un uso para el tránsito vehicular tanto de manera técnica como de forma cotidiana en general por los ciudadanos. Dicho diccionario lo define como una acción u efecto que congestiona en tanto ello signifique obstruir o entorpecer el paso, que, para el presente caso, este entorpecimiento se dará por los vehículos (p. 30).

Debiendo tenerse en cuenta que, a mayor número de vehículos antiguos, se dará mayor la congestión y por ende habrá mayor contaminación, teniendo en cuenta que en Lima y callao se concentran un gran número de vehículos del país.

Navarro (como se citó en Saavedra, 2014), menciona que:

Las horas punta u horas pico se dan en la hora del día que tienen un volumen considerable de tránsito de vehículos más alto, es decir, es el horario donde transcurren mayor número de vehículos, por ello se puede estar hablando de que existe una mayor congestión vehicular (p. 30).

Thomson (como se citó en Saavedra, 2014), menciona que:

Las causas de la contaminación a corto plazo son el mayor uso de vehículos a motor, debiendo tener en cuenta que en la actualidad se encuentran como mayor uso de medio de transporte (p. 31).

Vicentini, Huici, Nevo, Greenstein, Taddia y Cardona (como se menciona en Saavedra, 2014), menciona que:

En Lima se generan 11 millones de recorridos por viajes a diario que usualmente se dan en vehículos que circulan a una velocidad promedio 14 kilómetros por hora, haciendo que las avenidas principales se encuentren congestionadas durante el día, haciendo que el tiempo y los precios de viajes sean elevados en auto. Debiendo tener en cuenta que dichos factores aumentan los niveles de manera considerable en cuanto a la contaminación atmosférica y sonora (p. 33).

Se debe tener en cuenta que la congestión vehicular acarrea diferentes factores que no solo van por el aspecto ambiental, sino también, el desperdicio de combustible y horas laborables perdidas por trabajadores, además de la pérdida económica.

Cantuta (2016), menciona que:

Los impuestos municipales según el código tributario, son tributos exigidos que no conllevan a una contraprestación cuyo hecho imponible se encuentra establecido por

negocios, los cuales tienen en cuenta cual es la capacidad contributiva de cada ciudadano, dada la amplitud de sus bienes en posesión del patrimonio que ostente (p. 18).

Se debe tener en cuenta que la capacidad contributiva de cada ciudadano es la que se encuentra establecida como base para poder determinar una norma o ley tributaria, es por ello que antes se debe establecer una norma, esta debe de pasar por varios filtros como la constitución, código tributario, ámbito municipal, entre otras.

Cantuta (2016), menciona que:

El impuesto a la propiedad de vehículos automotores es un impuesto que se grava de manera anual a las propiedades automotores de cualquier tipo. Este impuesto nace cuando una persona o más, adquieren un vehículo automotor generándose así aquella relación de propiedad que apertura el impuesto. Dicha tributación debe darse ante la administración tributaria municipal, por la adquisición de un vehículo, el cual se convierte en el hecho generador (p. 23).

Entonces se puede entender que el impuesto al patrimonio vehicular se da cuando la relación jurídica tributaria, nace entre la persona natural o jurídica y el ente administrador de tributación municipal.

Renovación de la flota de vehículos (S.F.), menciona que:

En cuanto a la innovación tecnológica, esta se da por la adquisición de nuevos autos que conlleva a una renovación de la flota vehicular con nuevas unidades de mayor rendimiento y eficacia. Se debe tener en cuenta que en la actualidad se viene usando vehículos de mayor tecnología y eco energía, lo que permite mantener un ambiente equilibrado dando así para los usuarios, un mejor servicio (p. 46).

Ius et veritas 49 (2014), menciona que:

Los impuestos ambientales o la tributación ambiental, se encuentra establecida de tal forma que su finalidad pretende el cambio de las conductas humanas con relación a la contaminación, y para lograr tal finalidad, la aplicación de impuestos es casi obligatoria, ya que permite que el estado en su condición coaccionante, exija al obligado al pago de tales impuestos en beneficio de un ecosistema libre de contaminación, motivando el desaliento de la conducta perjudicial (p. 85).

El estado en su poder especializado y en materia tributaria, no puede actuar ni tener un carácter irrestricto o sin límite, debiendo este ser, prolijo al momento de la promulgación de normas tributarias para que estas sean en beneficio de una comunidad o toda la población.

Paredes (2010), menciona que:

La Teoría de la Necesidad Social, se encuentra bajo el concepto de que el impuesto sirve para poder cubrir las necesidades de diferente coyuntura y además, carácter social, siendo que éstas facultades están a cargo del Estado. Entonces, podemos notar que el estado se encuentra en la responsabilidad de proteger, legislar y defender los derechos de los ciudadanos y cubrir sus necesidades, siendo que muchas de estas se encuentran como educación, salud, etc. (p. 244).

Paredes (2010), menciona que:

Cuando uno o dos impuestos conlleven a una o alguna finalidad extrafiscal que pueda quedar en especulación de que contraviene el principio de capacidad del contribuyente, porque no siempre se establece en base a valores objetivos cuantitativos que tengan el enfoque de la capacidad económica o contributiva del obligado, sino porque, además, toma en cuenta algunos valores y aspectos que pueden ser parte de una política fiscal del país, y que por último, llega a estar plasmada como una política social que debe tener como fin el buscar la igualdad o equidad de los ciudadanos (p. 249).

Paredes (2010), menciona que:

El estado debe imponer tributos que superen el gasto que generan la recaudación de estos, ya que no tendría sentido establecer normas con carácter de tributo si, este no generara ingresos y solo se establece con la finalidad de que el estado ejerza administración, ya que esto sería absurdo y un despropósito para la recaudación nacional (p. 250).

El concepto de la capacidad contributiva de los obligados, se rige por la posesión que llevan consigo, reflejada en el número de recursos útiles y/o escasos que se encuentran con la libre disposición del contribuyente, los cuales demostraran la aptitud que tenga cada persona para pagar aquellos tributos que sean establecidos por el estado.

Gianinni (como se citó en Rozo (2003), menciona que:

El fin u objetivo del impuesto se da para procurar ingresos del estado, sin embargo, es bueno mencionar que tal finalidad no siempre constituye el único motivo para establecer un impuesto, ya que, el uso a los que puede conllevar dichos impuestos puede ser de carácter no fiscal, logrando así un uso con alternativa distinta a la típica recaudación (p. 160).

Entonces podemos entender, que los tributos extrafiscales, tienen como medida y fin una tutela ambiental, pretendiendo desincentivar conductas que sean perjudiciales a los objetivos sociales que busca todo estado como ente recaudador, el cual impulsa el establecimiento de políticas económicas, salvaguardando antes de, todos los derechos que recubren a los ciudadanos.

Rozo (2003), menciona que:

La extra fiscalidad como instrumento del estado social, mantiene una teoría de intervención a nivel económico, para con ello poder obtener en gran parte los objetivos que pretende el estado para con los particulares, siendo que dichos objetivos no necesariamente tienen una meta de orden financiero, sino uno de orden subjetivo al de la imposición de los tributos netamente fiscales (p. 161).

Rozo (2003), menciona que:

Los tributos de orden extrafiscal, tienen una mayor aceptación y logran a mayor capacidad su objetivo, teniendo como segundo objetivo la recaudación, puesto que eficazmente logran dichos cometidos con diversas políticas públicas (p. 162).

Tipke (como se citó en Rozo, 2003), menciona que:

En la actualidad el derecho tributario se encuentra concebido con una doble perspectiva, todo ello con la finalidad de cumplir con la obtención de recursos y además perseguir la económica y la redistribución de las rentas y los patrimonios (p. 163).

Rozo (2003), menciona que:

Las actuales constituciones, ponen por delante al reconocimiento de la existencia de la tributación extrafiscal, siempre llevado a un aspecto social, según sea pertinente para el estado el cumplimiento de objetivos políticos, los cuales tienen visión cultural, social y, además, ambiental, es por ello que dicha existencia de tributos extrafiscales, conlleva a mucho más que solo las metas financieras y de recaudo (p. 163).

Rozo (2003), menciona que:

La naturaleza jurídica y los alcances del tributo extrafiscal o también conocido como los tributos no fiscales, pueden coexistir con objetivos netamente fiscales, sin embargo, dichos elementos de fin extrafiscal, carecen de naturaleza financiera, todo ello sin demerito de que los tributos no fiscales, funcionen de manera autónoma (p. 164).

Entonces, nos encontramos frente a la tributación que no solo tiene una finalidad recaudatoria como esencia de los tributos, sino también, una contraprestación de otra especie distinta al de orden fiscal.

La Ordenanza Tributaria Alemana (como se citó en Rozo, 2003), menciona que:

Refiere que la obtención de recursos, pueden además constituir un fin secundario, siendo que la finalidad fiscal no es la única posibilidad con la que cuentan los legisladores de normas tributarias al momento de expedir estas, todo ello con el objetivo de salvaguardar las garantías constitucionales que protege el estado desde su creación como tal (p. 167).

Entonces se entiende de rozo, que los legisladores tienen la capacidad de establecer normas tributarias que no solo tengan un fin recaudatorio, sino también un fin extra que será de interés social y que esté garantizado por la constitución, logrando con esto un doble fin para el estado que se encuentra conformado por todos los ciudadanos.

Rozo (2003), menciona que:

La doctrina ha logrado distinguir un par de categorías que definen mejor el fenómeno de la tributación extrafiscal o tributo no fiscal, siendo el primero uno de los principales conocido como la extrafiscalidad interna que se encuentra ligada a las modificaciones en la capacidad contributiva o también las disminuciones de tales tributos. Teniendo como segunda extrafiscalidad la externa, que tiene un enfoque determinado por fines de política social y la económica del estado (p. 170).

Entonces podemos entender que esta segunda tributación extrafiscal de carácter externo, enfocada al ámbito social y económico tiene como pretensión cumplir con las propuestas de dichos enfoques, pero deben tener una estructura adecuada para que se articule de tal forma que, al cumplirse con la tributación, esta pueda lograr desincentivar que se realicen las conductas que vayan en perjuicio de la sociedad, ya sea a nivel económico, cultural o ambiental.

Rozo (2003), menciona que:

En este sentido, la capacidad contributiva se ha señalado como un presupuesto límite y fundamental para la realización del pago de tributos, señalando que es la base para fijar de manera idónea una potestad tributaria, de acuerdo al principio de progresividad, para los afectos de la política tributaria. No podemos intentar confrontar el principio de capacidad contributiva con los tributos extrafiscales ya que uno resulta de enfoque económico y la segunda tiene una dirección a la cual se llega de manera solidaria, ya que esta pretende cumplir con un fin distinto, teniendo en cuenta que es necesaria la implementación de herramientas de carácter fiscal (p. 173).

Rosembuj (como se citó en Rozo, 2003), menciona que:

La fundamentación jurídica de la tributación medioambiental basa su política en que los bienes ambientales, superan la calificación de los bienes tradicionales como la propiedad privada y la propiedad pública, todo ello, en relación a que su carácter supera el interés particular, dado que, este tiene un interés indeterminado de todos a su conservación y desarrollo en protección del mismo (p. 180).

Se entiende entonces que el interés ambiental es de propiedad de la ciudadanía, y la administración está en la obligación de proteger dicho interés para que pueda mantener su conservación y si es necesario defender dicha posición.

Rozo (2003), menciona que:

La evidencia de la finalidad extrafiscal de aquellos tributos de carácter ambiental, no pueden ser confundidos como una sanción que pretende proteger los intereses ambientales, dado que la tributación no fiscal, no pretende usar la represión como un medio empleado por los legisladores tributarios, puesto que será más fácil de confundir con la tributación convencional que tiene como finalidad de las diversas medidas administrativas contravencionales o incluso penales (p. 181).

Rozo (2003), menciona que:

El principio del contaminador – pagador refiere que el contaminador, agente, debe ser quien soporte los costos de la degradación ambiental, por ello, debe ser quien cubra el gasto de prevención y/o desmerito provocado de la contaminación ambiental, todo ello bajo el punto de solidaridad con los demás particulares (p. 182).

Sin embargo, dicho principio es netamente ambientalista, dado que lo que busca es la redistribución de los costos para cubrir gastos por los daños ambientales, no obstante, los tributos extrafiscales no tienen esa finalidad netamente, sino también la de cambiar las conductas repetidas en desmerito de la sociedad.

Rosenburj (como se citó en Rozo, 2003), menciona que:

El criterio medio ambiental del principio contaminador – pagador, se encuentra establecido a través de la solidaridad que deviene de cada ciudadano en aras del respeto y protección de los derechos inherentes de los demás, y el deber de protección ambiental. Se debe tener en cuenta que la aplicación de una política cuyo objeto es el resarcimiento o equivalencia indemnizatoria, ha provocado la existencia de problemas en el contexto tributario, dado que el concepto de quien contamina – paga, es ajena a los principios de obligaciones impositivas (p. 183).

Ley general del ambiente (2005), menciona que:

El rol del estado en materia ambiental, a través de sus organismos tiene la capacidad de diseñar políticas, normas, instrumentos, incentivos y además sanciones que sean pertinentes para lograr la garantía de un ejercicio correcto de los derechos y el cumplimiento de ciertos criterios a los que nos encontramos obligados y además de las responsabilidades a los que nos coadyuva la presente ley (p. 23).

Ley general del ambiente (2005), menciona que:

La ley en su artículo 4 menciona la tributación y el ambiente con un diseño del marco tributario del Perú que tiene objetivos de la política ambiental nacional, es por ello que se incentiva a la producción y consumo a criterio de los bienes y servicios naturales con los que contamos, además incentiva al desarrollo y uso de las tecnologías recientes para las prácticas de producción limpia en general (p. 23).

Se debe tener en cuenta que el actual marco tributario se ve ligado al marco de la política ambiental por los objetivos que en muchos casos ambos buscan, siendo esto un incentivo para que cada una sea complementada por la otra y con ello lograr un todo en beneficio de la sociedad.

Maya y Rosero (2015), menciona que:

Los conocidos tributos verdes fueron creados con la finalidad de ser instrumentos que ayuden a la política fiscal y con ella poder proteger los recursos naturales del medio

ambiente, teniendo también un fin extra, el cual pueda corregir conductas de los afectos para que al fin puedan dejar de causar perjuicio al ecosistema, no siendo el principal objetivo el de recaudar fondos para las arcas del estado (p. 5).

Roca (como se citó en Maya y Rosero, 2015), menciona que:

La recaudación económica que pueda darse por parte de los tributos verdes, no son el principio ni mucho menos la finalidad de los conocidos impuestos ecológicos, siendo su principal finalidad extrafiscal, la de incentivar cambios en el comportamiento de los ciudadanos (p. 5).

Organización para la coordinación y el desarrollo económico (2005), menciona que:

Los impuestos con bases ambientales, son aquellos que tienen a la base imponible sobre una unidad física, o alguna aproximación, el cual provoque algún daño específico al ecosistema, teniendo como característica el que sea comprobado dicho deterioro ambiental (p. 9).

Patón (como se citó en Maya y Rosero, 2015), menciona que:

Los tributos ecológicos tienen como principal figura de orden fiscal, los ámbitos heterogéneos, tales como los impuestos, cánones, tarifas y gravámenes, que son aplicados en ámbitos diferentes, todo ello con el único fin de salvaguardar los derechos sociales como el de un ecosistema sano y equilibrado, promoviendo conductas respetuosas para lograrlo (p. 10).

Acquatella (como se citó en Maya y Rosero, 2015), menciona que:

Los impuestos ambientales nacen dentro del sistema tributario con el fin de cumplir tres objetivos, teniendo como el principal el de recaudar dinero para cubrir el costo de las actividades que conllevan impactos ambientales, todo ello con el doble objetivo de lograr la reducción de la degradación ambiental a través del sistema de precios; siendo el segundo objetivo el de netamente recaudar y teniendo por último objetivo al de crear un diseño impositivo que pueda ser aplicable a la explotación de los recursos naturales (p. 11).

1.3.- FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

Problema jurídico general

¿Cuál sería el impacto de una ampliación al impuesto del patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste de Lima?

Problema jurídico específico 1

¿De qué manera la recaudación del impuesto al patrimonio vehicular influencia en la protección del medio ambiente en Lima 2017?

Problema jurídico específico 2

¿De qué forma, la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular, logrará una renovación de la flota vehicular del parque automotor en Lima 2017?

1.4.- JUSTIFICACIÓN DEL ESTUDIO

Justificación teórica

Bernal (2010) “En investigación hay una justificación teórica cuando el propósito del estudio es generar reflexión y debate académico sobre el conocimiento existente [...]” (p.106).

Esta investigación tiene relevancia a nivel social, económico y ambiental, toda vez que consiste en la ampliación de una norma ya existente, la cual puede ser cuestionada por su corta definición y aplicación.

Justificación practica

Bernal (2010) “Se considera que una investigación tiene justificación práctica cuando su desarrollo ayuda a resolver un problema [...]” (p.106).

Esta investigación tiene como finalidad lograr conocer de qué forma la actual política tributaria ambiental respecto al impuesto vehicular, protege el derecho a la salud teniendo en cuenta la contaminación ambiental ocasionado por el parque automotor en desgase.

Justificación metodológica

Bernal (2010) “[...] la justificación metodológica del estudio se da cuando el proyecto que se va a realizar propone un nuevo método o una nueva estrategia para generar conocimiento valido y confiable” (p.107).

El presente proyecto de investigación tiene como estrategia, el lograr modificar el concepto de impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste, a través del artículo 74 de la constitución política del Perú.

Relevancia

El presente trabajo es importante, porque nos ayudara a conocer cuál sería el impacto de una ampliación al impuesto del patrimonio vehicular en Lima, y con ello lograr tener un panorama más amplio con respecto a dicha modificatoria.

Contribución

La contribución del presente trabajo se encuentra en lograr la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular, y a través de la recaudación poder resarcir los daños ocasionados al medio ambiente por parte del parque automotor en desgaste.

1.5- SUPUESTOS U OBJETIVOS DE TRABAJO

Supuesto jurídico general

La ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste de lima 2017, el impacto sería favorable, dado que generará un fin extra fiscal a manera de resarcir al medio ambiente, y la política tributaria ambiental logrará reducir el daño bajo el enfoque del contaminador pagador.

Supuesto específico jurídico 1

La recaudación del impuesto al patrimonio vehicular influenciaría favorablemente en la protección del medio ambiente en Lima 2017, ya que resarce el daño ocasionado por el parque automotor en desgaste; ocasionando salvaguardar el ecosistema del cual por derecho debemos de tenerlo sano y equilibrado.

Supuesto específico jurídico 2

Se puede lograr una renovación de la flota vehicular del parque automotor de forma favorable a través de una ampliación al impuesto vehicular en Lima 2017, a través del programa de chatarreo, el cual sería esenciales para la depuración de vehículos con veinte años de antigüedad los mismos que son contaminantes.

Objetivos jurídico general

Conocer cuál sería el impacto de una ampliación al impuesto del patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste de Lima 2017.

Objetivos jurídico Específico 1

Precisar de qué manera la recaudación del impuesto al patrimonio vehicular influencia en la protección del medio ambiente en Lima 2017.

Objetivos jurídicos específico 2

Conocer de qué forma, la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular, logrará una renovación de la flota vehicular del parque automotor en Lima 2017

II. METODO

2.1.DISEÑO DE INVESTIGACION

Hernández, Fernández y Baptista (2014) describen al diseño de investigación como aquel esquema que consiste en un plan ordenado que adopta el investigador para ser aplicado luego de un análisis del fenómeno, seleccionado sometido a su estudio y lo que desea descubrir (p.2014).

Fenomenología

Según Icart y Pulpón (2012) ambos refieren que se trata de una ideología filosófica impulsada por Husserl, entre los años 1859 a 1938, y la define como aquel enfoque metódico del sentimiento y de su raíz examinando al universo desde la experiencia y del conocimiento que se tiene (p. 26).

Investigación acción

Según Prellezo y García (2003) manifiestan que este método fue introducido por K. Lewin en los años 1940; y consiste en que el analista interactúa de manera personal con los miembros de una entidad o agrupación con el fin de conseguir aportes para con ello lograr el descubrimiento de aquellos elementos que dificultan e impiden desarrollar una acción eficaz (p. 169)

Análisis crítico del discurso

Pardo (2012) Los discursos, por otro lado, no solo describen a las acciones o acontecimientos que ocurren dentro de una sociedad, sino, además, atribuyen, evalúan, justifican, y de manera amplia, pueden certificar que, en la realidad, lo expresado referente a un asunto social puede convertirse de tal forma, en un artículo relevante dentro de dicho espacio. (p. 46)

Teoría fundamentada

Valderrama (2013), expresa que la teoría se manifiesta de manera frecuente dentro de un procedimiento que analiza, específicamente, un “hallazgo” y a través de este, surgen fundamentos expuestos en los datos de una teoría relacionada expresada mediante entrevistas, documentos, entre otros (pp. 297-298).

En la presente investigación el diseño de investigación es el de teoría fundamentada dado que se encuentra fundamentada a través de un sustento, expresado por medio de entrevistas, análisis documental y guía de cuestionario, es por ello que podremos relacionar esta teoría con nuestras fuentes.

Tipo de investigación

Interpretativa

Erickson, citado por Rosales (2000) sostiene que este tipo de investigación se circunscribe a otorgar mayor énfasis al examen y explicación de los significados que el fenómeno presenta a las personas que lo perciben dentro de una realidad integral y situándola en el contexto indicado (p. 49).

Socio-crítica

Ramírez (2010) “La investigación cualitativa es aquella basada en una realidad jurídico-social que se funda en argumentos” (p. 9).

Descriptiva

Según Salkind (Como se citó en Bernal, 2010), “Se reseñan las características o rasgos de la situación o fenómeno objeto de estudio” (p.113)

La presente investigación es de tipo descriptivo ya que detalla el objeto de estudio, el cual se encuentra plasmado en la problemática, materia de análisis.

2.2 Métodos de muestreo

Método no probabilístico

Hernandez, Fernandez y Baptista (2014) “Las muestras no probabilísticas, también llamadas muestras dirigidas, suponen un procedimiento de selección orientado por las características de la investigación, mas que por un criterio estadístico de generalización” (p. 189).

Método probabilístico

Hernandez, Fernandez y Baptista (2014), manifiestan que: Las muestras probabilísticas tienen muchas ventajas; quizá la principal sea que puede medirse el tamaño del error en nuestras predicciones. Se ha dicho incluso que el principal objetivo del diseño de una

muestra probabilística es reducir al mínimo este error, al que le llama error estándar. (p. 177).

Escenario de estudio

La presente investigación para el desarrollo del análisis maneja como eje principal derecho tributario además involucra un tema ambiental. Por ello el empleado del instrumento de guía de entrevistas ha sido aplicado abogados en el ejercicio de temas municipales, docentes de derecho tributario y ambiental, así como a contadores. El escenario de estudio del instrumento del cuestionario ha sido aplicado en la agencia principal del Servicio de Administración Tributaria ubicado en Jr. Camaná 370, Lima.

Caracterización de sujetos

La presente investigación involucra a especialistas en derecho tributario, ambiental y contadores con conocimientos en temas ambientales del distrito de Lima, tomando como un punto de fuente informática a la principal entidad encargada de recaudación de dicho impuesto el Servicio de Administración Tributaria de Lima, debiendo tener presente que existen nexos encargados de llevar a los impuestos recaudados a la entidad competente.

Tabla N° 1: Sujetos

SUJETO	NOMBRES Y APELLIDOS	GRADO ACADÉMICO	EXPERIENCIA LABORAL	AÑOS DE EXPERIENCIA
1	León Acosta Leniks	Magister	Magister de Derecho Ambiental	7 años
2	Chamochumbi Mingott Carlos A.	Titulado / Colegiado	Asesor legal, especialista en Derecho Tributario	20 años
3	Collachagua Zacarias Rolando	Magister	Magister en Derecho Tributario	15 años

4	Espino Rodríguez Ana Teresa	Contador Público Colegiado	Contador en CONCYTEC	17 años
5	Cerdan del Castillo Karina Lisseth	Abogado/Titulado	Abogada especialista en tributación municipal	19 años
6	Díaz Oblitas Julio	Abogado/ Titulado	Abogado litigante en temas tributarios	10 años
7	Cueto García del Karla Rosario	Abogado/Titulado	Abogado especialista en derecho ambiental	5 años
8	Chuman Huamán José Andrés	Abogado/Titulado	Asesor legal tributario	10 años
9	Luna Yabarrena Elmer Rafael	Contador Público Colegiado	Contador en club Shangrila	7 años
10	Adriazola Cornejo, Erika	Abogado/Titulado	Abogada, asesora legal en contratos tributarios.	13 años

Fuente: Elaboración propia. Lima, 2018.

Plan de análisis o trayectoria metodológica

La presente investigación está referida a “La ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste de Lima 2017”; por consiguiente, es necesario detallar que el plan de análisis y/o trayectoria metodológica de acuerdo al carácter otorgado a nuestro estudio será el enfoque cualitativo, que está basado en la teoría fundamentada por cuanto es el método más idóneo para poder extraer, analizar, describir e interpretar la información que requiere el desarrollo de esta tesis. Respecto al tipo de investigación se emplea el tipo descriptivo. El escenario de estudio se centra en el servicio de administración tributaria de Lima, donde se emplearán los instrumentos de cuestionario y entrevista. Asimismo, la caracterización de sujetos, está conformada por abogados especialistas en derecho tributario y en específico en temas municipales, además de contar

con abogados especialistas en derecho ambiental y contadores, para completar la información de los ejes conexos del tema.

Asimismo, en el rigor científico, se aplicaron las técnicas de recolección de datos de la entrevista y el análisis de fuente documental de normativa y doctrina, por ello se emplearon los instrumentos de guía de preguntas de entrevista, guía de preguntas de cuestionario y el de análisis de fuente documental de: doctrina y normativa; obteniéndose la validez de los instrumentos por medio del juicio de expertos.

De la misma manera el análisis cualitativo de datos fue el inductivo, y la forma de análisis de datos fue a través de la interpretación jurídica, comparación e integración de las categorías. En la misma línea la unidad temática y categorización manifiestan como categorías al Impuesto al Patrimonio Vehicular y Parque Automotor en Desgaste.

Población

Martínez y Céspedes (2008) Es la totalidad de un conjunto de elementos, seres u objetos que se desea investigar y de la cual se estudiara una fracción (la muestra) y que se espera que reúna características y en igual proporción (p. 111).

La población de la presente investigación estuvo determinada por el gran número de vehículos contaminantes, los cuales cuentan con 25 años a más de antigüedad.

Muestra

Carrasco (2017) es una parte o fragmento representativo de la población, cuyas características esenciales son las de ser objetiva y reflejo fiel de ella, de tal manera que los resultados obtenidos de la muestra puedan generalizarse a todos los elementos que conforman dicha población. (p. 237).

La muestra en el presente trabajo de investigación la conformaron los 10 entrevistados que son: especialistas en derecho tributario, especialistas en derecho ambiental y contadores. También los 20 cuestionados usuarios del Servio de Administración Tributaria.

2.3 Rigor científico

Técnicas e instrumento de recolección de datos

Carrasco (2017) sin duda son numerosas las técnicas e instrumentos para la recolección de datos, pero en este estudio solo vamos a considerar las más usadas, tales como la observación, las escalas, la entrevista y el cuestionario (p. 282).

Técnicas de Análisis de fuente documental

De acuerdo con Albert (2007) "En el enfoque cualitativo, la recolección de datos ocurre completamente en los ambientes naturales y cotidianos de los sujetos e implica dos fases o etapas: (a) inmersión inicial en el campo y (b) recolección de los datos para el análisis", para lo cual existen distintos tipos de instrumentos, cada uno de ellos con sus características, ventajas y desventajas

Técnica de Entrevistas

Carrasco (2017) Es una herramienta, que suele ser utilizada en una investigación de tipo social, y consiste en un dialogo interpersonal entre el entrevistado y el entrevistador, llevándose a cabo cara a cara, entendiéndose esto como una relación directa (p. 315).

Técnica de Cuestionario

Carrasco (2017) es el instrumento de investigación social más usado cuando se estudia un gran número de individuos (personas) ya que es un instrumento que permite una respuesta directa, mediante una hoja con preguntas que se le entregara a cada uno de dichos individuos. Debiendo tener en cuenta que las preguntas estandarizadas se preparan con anticipación y precisión (p.318).

En el desarrollo de la presente investigación se emplearán las técnicas de entrevista, encuestas y análisis de fuente documental.

Instrumentos de recolección de datos

- Guía de preguntas de entrevistas
- Guía de preguntas de cuestionario
- Análisis de fuente documental: doctrina, legislación y jurisprudencia

En la presente investigación se ha utilizado los instrumentos de guía de preguntas de entrevista y cuestionario, y respecto al análisis de fuente documental se empleó la guía de doctrina y normativa

Validez del instrumento

Carrasco (2017) es un atributo de los instrumentos que nos servirá para medir la objetividad, precisión, veracidad y autenticidad de aquello que se desea medir de la variable o variables en estudio. (p. 336).

Los profesionales a cargo de la validación fueron los siguientes:

Tabla N° 2: Validez de instrumentos

Cuadro de Validación de Instrumentos			
Instrumento	Validador	Cargo o Institución donde labora	Tipo de Docencia
Guía de Preguntas de Entrevista	Javier Lara Ortiz	Docente de la Universidad Cesar Vallejo	DOCENTE TEMÁTICO

Fuente: Elaboración Propia. Lima, 2018.

Tabla N° 3: Validez del instrumento

Cuadro de Validación de Instrumentos			
Instrumento	Validador	Cargo o Institución donde labora	Tipo de Docencia

Guía de Preguntas de análisis de fuente documental	Javier Lara Ortiz	Docente de la Universidad Cesar Vallejo	DOCENTE TEMÁTICO
--	-------------------	---	------------------

Fuente: Elaboración Propia. Lima, 2018.

Tabla N° 4: Validez del instrumento

Cuadro de Validación de Instrumentos			
Instrumento	Validador	Cargo o Institución donde labora	Tipo de Docencia
Guía de Preguntas de fuente normativa	Javier Lara Ortiz	Docente de la Universidad Cesar Vallejo	DOCENTE TEMÁTICO

Fuente: Elaboración Propia. Lima, 2018.

2.4 Análisis cualitativo de datos

Unidad temática y categorización

Tabla N° 5: Categorización

Categoría	Definición
Impuesto al	Vera (2012), respecto al impuesto vehicular: “El Impuesto al Patrimonio Vehicular es de periodicidad anual, y grava la

patrimonio vehicular	propiedad de los vehículos, automóviles, camionetas, station wagon, camiones, buses y omnibuses con una antigüedad no mayor de tres (3) años”. (p.1)
Parque automotor en Desgaste	Posada (2016), respecto al parque automotor en desgaste: “El parque automotor está conformado por todos vehículos terrestres que se encuentren circulando en un país, y además, los vehículos en desgaste – contaminación sonora y ambiental conforman parte de dicho parque automotor” (p. 26).

Fuente: Elaboración propia, Lima 2018.

2.5 Aspectos éticos

La investigación se realiza en respeto de los derechos de autor citando las referencias bibliográficas empleadas bajo el estilo American Psychological Association (APA).

Gonzales (2002), señala: En el ejercicio de la investigación científica, la ciencia demanda que el investigador y el maestro tengan conductas éticas en la práctica; la investigación cualitativa acoge los aspectos éticos convencionales, un ejemplo importante es la aplicación de la relación de la ciencia con la verdad y la justicia, que se aplican igualmente en esta modalidad de investigación (pp.93-94).

III. RESULTADOS

Descripción de resultados

Los resultados tienen se condicen con los reportes de la investigación y esa es su principal característica, teniendo en cuenta el enfoque seleccionado, la presente es una investigación de enfoque cualitativo

3.1. Descripción de resultados de la técnica: entrevista

Se puede observar según los datos recabados obtenidos a través de la técnica de entrevista, tomando en cuenta los objetivos que propone la presente investigación.

Nº.	Entrevistados	Descripción
1.	León Acosta Leniks	Magister de Derecho Ambiental
2.	Chamochumbi Mingott Carlos A.	Asesor legal, especialista en Derecho Tributario
3.	Collachagua Zacarias Rolando	Magister en Derecho Tributario
4.	Espino Rodríguez Ana Teresa	Contador Público Colegiado
5.	Cerdán del Castillo Karina Lisseth	Abogada especialista en tributación municipal
6.	Díaz Oblitas Julio	Abogado litigante en temas tributarios
7.	Cueto García Karla del Rosario	Abogado especialista en derecho ambiental
8.	Chuman Huamán José Andrés	Asesor legal tributario
9.	Luna Yabarrena Elmer Rafael	Contador Público Colegiado
10.	Adriazola Cornejo, Erika	Abogada, asesora legal en contratos tributarios.

Resultados del objetivo jurídico general:

Lo obtenido luego de la aplicación de la técnica de entrevista que se conecta al objetivo general, se establecerá de la siguiente manera:

Objetivo Jurídico General

Conocer cuál sería el impacto de una ampliación al impuesto del patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste de Lima.

Respecto a la primera pregunta de la entrevista: ¿Cuál sería el impacto de una ampliación al impuesto del patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste de Lima?

Entrevistado 1:

León (2018) sostiene que:

Teniendo en cuenta los recientes progresos que han tenido los países más desarrollados de Europa, los cuales ya han logrado establecer normas en contra de los vehículos contaminantes y en respeto por los convenios pactados, se puede decir que en nuestro país sería beneficioso adoptar dicha medida ya que contamos con un gran número de vehículos en desuso

Entrevistado 2:

Collachagua (2018) sostiene que:

Favorable, tomando como punto medular que dicho impuesto fue establecido sobre vehículos nuevos y en el comparativo con otros impuestos, se podría determinar que fue establecido para desincentivar la compra de vehículos nuevos. Por lo que debe ser reenfocado nuevamente y darle un nuevo fin

Entrevistado 3:

Espino (2018) sostiene que:

Se generará una mayor recaudación la cual debería ser destinada a las entidades que correspondan a fin de que adopten las medidas pertinentes para contrarrestar los efectos negativos producidos al medio ambiente a causa de la contaminación ambiental, específicamente a la contaminación del aire

Entrevistado 4:

Chamochumbi (2018) sostiene que: “El impacto de una ampliación de dicho impuesto sería favorable ya que desalienta el uso de vehículos en desgaste de Lima”

Entrevistado 5:

Cerdán (2018) sostiene que:

Teniendo en cuenta los avances en materia tributaria ambiental de otros países como España, Francia y México, podemos tener en consideración que nuestro país debe adoptar las medidas necesarias con el fin de proteger un derecho fundamental. Por lo que sería beneficioso gravar de manera amplia el impuesto al patrimonio vehicular

Entrevistado 6:

Díaz (2018) sostiene que:

Analizando la actual problemática en cuanto a contaminación global, reflejada en el mundo a consecuencia de los estudios vertidos por el grupo intergubernamental de expertos sobre el cambio climático, es necesario que se establezcan métodos de

prevención y confrontación a los focos de contaminación, por lo que sería beneficioso la ampliación de dicho impuesto a nivel recaudador como a nivel preventivo

Entrevistado 7:

Cueto (2018) sostiene que:

El actual promedio de años en los cuales se grava el impuesto vehicular resulta insuficiente teniendo en cuenta el gran número de vehículos que existen en nuestro parque automotor, entonces, la idea de una ampliación es idónea para los fines de protección ambiental

Entrevistado 8:

Chuman (2018) sostiene que:

Sería de mucho provecho a nivel fiscal lograr un impuesto a vehículos contaminantes, teniendo en cuenta que el último país en tomar esta medida es España a inicios del presente año y ha logrado establecer índices considerables en la reducción de vehículos contaminantes del ecosistema

Entrevistado 9:

Luna (2018) sostiene que: “El impacto sería el beneficio que la entidad recaudadora tenga un crecimiento en el fisco, así se pueda invertir en programas de mejoramiento de carreteras y por ende reduciría la contaminación ambiental de Lima”

Entrevistado 10:

Adriazola (2018) sostiene que:

El impacto de una ampliación al impuesto del patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste en Lima sería favorable debido a que dicha medida sería la forma por la cual los vehículos puedan salir del parque automotor de forma voluntaria y además los vehículos nuevos ya no tengan que afrontar dicho impuesto sino solo sea aplicado a vehículos contaminantes, los cuales son los que generan mayor contaminación, causando un perjuicio al medio ambiente. Otra medida debe ser el ampliar la suscripción de usuarios al bono del chatarreo y dicha medida resarcitoria al entregar el vehículo en desgaste, sea usado para poder tener un vehículo nuevo.

Respecto a la segunda pregunta de la entrevista: ¿Cómo el impacto de una ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste de Lima 2017, genera un fin extra fiscal a manera de resarcir al medio ambiente?

Entrevistado 1:

León (2018) sostiene que: “Los impuestos ambientales son muy beneficiosos para la sociedad, la ampliación de un impuesto vehicular tomando en cuenta que es bajo el enfoque de contaminador pagador sería indirectamente resarcitorio al ecosistema”

Entrevistado 2:

Collachagua (2018) sostiene que: “El diseño del actual impuesto no tiene ningún fin extrafiscal, no esta propiciando la renovación del parque automotor”

Entrevistado 3:

Espino (2017) sostiene que:

La aplicación de un impuesto a los vehículos antiguos conlleva a consecuencias favorables dada la contribución de una reducción de a la contaminación del aire, trayendo ademas entre otras consecuencias el motivar al usuario a que logre renovar su vehículo automotor. Entonces debemos tener presente la recaudación a consecuencia de un impuesto aplicable a dichos vehículos, pero también la protección de derechos fundamentales de las personas, ya que ambos se unen al gravarse el uso de este tipo de vehículos.

Entrevistado 4:

Chamochumbi (2018) sostiene que: “Son pocos los impuestos que generan fines extrafiscales, esta ampliación claramente generaría uno de esos fines ya que lograra progresivamente la disminución de vehículos con 25 años aproximadamente de antigüedad su aplicación en impuesto por uso”

Entrevistado 5:

Cerdán (2018) sostiene que: “La política de tributación de nuestra legislación no conlleva a los impuestos como el que grava al patrimonio vehicular a generar un fin secundario que el de solo la recaudación”

Entrevistado 6:

Diaz (2018) sostiene que: “La actual tributación por el impuesto vehicular sostendría una mera política de fin recaudatorio, siendo esto construido únicamente para recabar ingresos. Por lo que es considerado un impuesto fiscal”

Entrevistado 7:

Cueto (2018) sostiene que:

Los impuestos de doble finalidad son para cumplir tanto el fin recaudatorio, fiscal, como el fin de cambio de conductas, hábitos o formas en las cuales se vean sujetos a la aplicación de un impuesto, por lo que se entiende de que la segunda finalidad de un impuesto de fin extra fiscal como este, es usar los ingresos para cubrir lo generado por el uso de vehículos antiguos contaminantes.

Entrevistado 8:

Chuman (2018) sostiene que: “Tomando como premisa el hecho de que se gravaran en específico a vehículos antiguos, se puede inferir el claro interés de generar un fin distinto al fiscal, ello traería distintas finalidades como la protección directa o indirecta del medio ambiente”

Entrevistado 9:

Luna (2018) sostiene que: “El propósito del estado es el de proteger al medio ambiente para ello adopta diversas medidas, por lo general se materializan normas legales llegando a su fin en disminuir la contaminación ambiental”

Entrevistado 10:

Adriazola (2018) sostiene que: “Genera un fin extra fiscal debido a la manera de resarcir el daño al medio ambiente. Asimismo, dichos ingresos sería para cubrir para cubrir lo generado por el uso de vehículos antiguos contaminantes”

Respecto a la tercera pregunta de la entrevista: En su opinión ¿De qué modo la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste reduce el daño bajo el enfoque del contaminador pagador?

Entrevistado 1:

León (2018) sostiene que: “Reduciría el daño de forma Progresiva dentro de una sociedad que aplica dicho impuesto, como es conocido en cuanto a contaminación se necesitan más métodos de prevención por lo que resulta beneficioso la aplicación de este impuesto”

Entrevistado 2:

Collachagua (2018) sostiene que: “Esta modificatoria tendrá un beneficio para la sociedad en cuanto a salud y además podrá tener un impacto positivo para el medio ambiente”

Entrevistado 3:

Espino (2018) sostiene que:

El medio de solución no se dará de forma inmediata al aplicar el criterio de “quien contamina más paga”, no obstante, al gravar dicha propiedad mueble con un impuesto de enfoque tributario ambiental resulta más adecuado en la coyuntura actual, teniendo en cuenta la actual aplicación que afecta a vehículos nuevos sin ningún criterio distinto al de gravar la propiedad por capacidad contributiva.

Entrevistado 4:

Chamochumbi (2018) sostiene que: “Reducirá la contaminación vehicular toda vez que progresivamente desaliente el uso de vehículos antiguos, el enfoque del contaminador pagador apoyará y servirá de criterio en la aplicación de la ampliación”

Entrevistado 5:

Cerdán (2018) sostiene que:

Reducirá el uso de vehículos antiguos, teniendo en cuenta que desalienta al usuario de un vehículo antiguo, para dejar de usarlo y siendo esto así dicho automóvil termina su ciclo de circulación de forma más rápida, trayendo a colación que la idea del enfoque contaminador pagador ha traído consecuencias favorables en todos los países donde se aplica

Entrevistado 6:

Díaz (2018) sostiene que: “Si la ampliación mencionada es llevada al ámbito Tributario – Ambiental entonces podemos inferir que la recaudación será bajo el enfoque de Contaminador pagador y por ende reducirá el daño al desalentar el uso de vehículos contaminantes”

Entrevistado 7:

Cueto (2018) sostiene que: “Esta ampliación traerá beneficios a nuestra sociedad ya que tiene como concepto principal el ámbito de protección ambiental y por ende recae en mejoras de salud, orden vehicular y cese de contaminación ambiental”

Entrevistado 8:

Chuman (2018) sostiene que:

Los impuestos ambientales también conocidos como impuestos verdes son conocidos por los claros objetivos que desean alcanzar al lograr gravar productos, propiedades, entre otros, y tomando en consideración lo antes mencionado, se puede determinar que su objetivo es evitar la repetida conducta que daña el ecosistema

Entrevistado 9:

Luna (2018) sostiene que: “Reduciría el daño que causa en la contaminación del aire en la congestión vehicular, reduciría el deterioro de los vehículos ya que habría mayor presupuesto para realizar obras en las diferentes calles de la ciudad de Lima”

Entrevistado 10:

Adriazola (2018) sostiene que: “Esta modificatoria ocasionaría en la sociedad un impacto en el ámbito de la salud y del medio ambiente”

Respecto a la cuarta pregunta de la entrevista: En su opinión ¿La ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste tiene un fin confiscatorio?

Entrevistado 1:

León (2018) sostiene que: “Ningún impuesto debe tener ese fin, por lo que la ampliación tampoco sería uno ni tendría dicho fin”

Entrevistado 2:

Collachagua (2018) sostiene que: “Esto sería dependiendo del porcentaje del impuesto, respetando los principios de igualdad, este impuesto no sería confiscatorio. Además, tener en cuenta el principio de equidad”

Entrevistado 3:

Espino (2018) sostiene que:

En el caso de la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular, se debería determinar bajo los alcances de los principios de proporcionalidad, razonabilidad y equivalencia, siendo que este no recae en confiscatoriedad por el simple hecho de que no excede la capacidad contributiva del afecto de dicho impuesto, teniendo en cuenta que es dueño de un vehículo que produce contaminación.

Entrevistado 4:

Chamochumbi (2018) sostiene que: “No, se debe tener en claro los impuestos no tienen carácter confiscatorio”

Entrevistado 5:

Cerdán (2018) sostiene que: “No es así ya que se ha demostrado que todos los países donde se aplica este impuesto a vehículos en desgaste, no se ha mostrado dicho fin, pero si el fin extrafiscal de renovación de flota”

Entrevistado 6:

Díaz (2018) sostiene que: “Este impuesto ha sido de aplicación en distintos países que tuvieron como fuente a los acuerdos internacionales adoptados en materia de salvaguarda del ecosistema, y no fue considerado como impuesto de género confiscatorio”

Entrevistado 7:

Cueto (2018) sostiene que:

En el derecho tributario existe un principio de no confiscatoriedad que priva a los estados de la creación de impuestos que tengan la finalidad de privación de los bienes del sujeto, teniendo en cuenta que el enfoque de este impuesto ya fue aplicado en distintos países, no tiene ningún carácter confiscatorio

Entrevistado 8:

Chuman (2018) sostiene que: “No tiene un fin confiscatorio puesto que permite realizar la conducta que aun cuando esta se encuentra gravada, dependerá de los propietarios el uso o no de los vehículos contaminantes”

Entrevistado 9:

Luna (2018) sostiene que: “Definitivamente tiene un fin confiscatorio, ya que consiste en la recaudación impositiva administrada por la entidad del estado hacia los consumidores”

Entrevistado 10:

Adriazola (2018) sostiene que: “Dicho principio refiere que un tributo no puede exceder la capacidad contributiva del contribuyente, porque perdería el fin confiscatorio. En este caso se debería determinar bajo los principios de proporcionalidad y razonabilidad”

Resultados del objetivo jurídico específico 1:

Lo obtenido luego de la aplicación de la técnica de entrevista que se conecta al objetivo específico 1, se establecerá de la siguiente manera:

Objetivo Jurídico específico 1

Precisar de qué manera la recaudación del impuesto al patrimonio vehicular influencia en la protección del medio ambiente en Lima 2017

Respecto a la quinta pregunta de la entrevista: En su opinión: ¿De qué modo la recaudación del impuesto al patrimonio vehicular influenciaría favorablemente en la protección del medio ambiente en Lima 2017?

Entrevistado 1:

León (2018) sostiene que: “Influenciaría de modo favorable a la sociedad toda vez que desalienta el uso de vehículos que entren o configuren en la aplicación de dicho impuesto. Tomando en cuenta que la aplicación es sobre vehículos antiguos que contaminan”

Entrevistado 2:

Collachagua (2018) sostiene que: “Si, al lograr rediseñar este impuesto de tal modo que grave los vehículos antiguos, lograremos desincentivar el uso y vivir en un ambiente sano y equilibrado”

Entrevistado 3:

Espino (2018) sostiene que: “El principio “quien contamina paga”, persigue una función preventiva protección ambiental, dado que fomentaría conductas ambientales responsables, modalidades de producción y consumo responsable de bienes y servicios, entre otros”

Entrevistado 4:

Chamochumbi (2018) sostiene que: “Influencia en el sentido del uso de vehículos nuevos que resultan menos contaminantes y así no se vulnera el medio ambiente”

Entrevistado 5:

Cerdán (2018) sostiene que:

En nuestra coyuntura social ambiental, podemos inferir que esta ampliación resulta necesaria para reducir el número de vehículos contaminantes que existen en nuestro parque automotor, por lo que será favorable para la sociedad en aras de la protección del medio ambiente

Entrevistado 6:

Díaz (2018) sostiene que:

Logrando adoptarse tal medida ampliatoria del impuesto al patrimonio vehicular, esta puede generar un resarcimiento en forma de creación de áreas verdes o cabinas de aire puro, las cuales son usadas en zonas libres de contaminación, por lo que la influencia de la ampliación va más allá de solo el ánimo de desalentar la acción repetitiva del contribuyente

Entrevistado 7:

Cueto (2018) sostiene que: “Influenciaría favorablemente siendo que el sujeto de tributo tendría conocimiento de que aun cuando recae sobre el la aplicación del impuesto vehicular, dicho pago seria destinado a la protección del medio ambiente”

Entrevistado 8:

Chuman (2018) sostiene que:

Lo favorable de ampliar este impuesto será que, al gravar el uso de vehículos contaminantes, estos se verán instados a decidir entre cambiar o no la acción repetida del uso de medios de transporte que generan mayores gases tóxicos, por lo que su influencia es de gran importancia para la protección del medio ambiente

Entrevistado 9:

Luna (2018) sostiene que: “La recaudación del impuesto al patrimonio si influenciaría favorablemente ya que la entidad recaudadora tendría una mejor liquidez para ser distribuido y destinado en el mejoramiento de pavimentación de nuevas carreteras, incremento de áreas verdes”

Entrevistado 10:

Adriazola (2018) sostiene que: “La recaudación de la aplicación de la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular, puede lograr que los agentes dejen de lado la conducta sujeta a gravarse con un impuesto, cayendo en la protección indirecta del medio ambiente”

Respecto a la sexta pregunta de la entrevista: en su opinión ¿De qué manera la recaudación del impuesto al patrimonio vehicular resarce el daño ocasionado por el parque automotor en desgaste?

Entrevistado 1:

León (2018) sostiene que: “En la actualidad el impuesto al patrimonio vehicular no tiene como fundamento para su configuración, el resarcir al medio ambiente ni algún otro fin”

Entrevistado 2:

Collachagua (2018) sostiene que: “No evidencia manera alguna de un resarcimiento de este impuesto hacia el medio de este impuesto hacia el medio ambiente. Perjudica el normal desarrollo de la ciudad en cuanto a su ciclo económico”

Entrevistado 3:

Espino (2018) sostiene que:

Al gravarse el impuesto al patrimonio vehicular los vehículos más antiguos serviría para incentivar de ese modo su eliminación; al unirse con la aplicación conjunta con el programa del “bono del chatarreo”, producirían beneficios que a largo plazo resultarían siendo mayores

Entrevistado 4:

Chamochumbi (2018) sostiene que:

En la actualidad el impuesto al patrimonio vehicular no tiene ningún fin extrafiscal, por lo que, en aras de una evolución de la política tributaria, debemos adoptar nuevos elementos que sirvan tanto a los fines recaudadores como a los de protección de derechos fundamentales encontrados en nuestra constitución

Entrevistado 5:

Cerdán (2018) sostiene que:

Tenemos conocimiento que son pocos los impuestos que tienen un fin extrafiscal, sin embargo, estos resultan beneficiosos tanto a la sociedad como para el fisco encargado de recaudar. No obstante, debemos mencionar que nuestro actual modelo de política tributaria y en específico el impuesto vehicular, no generan en la sociedad nada más que una recaudación, habiendo dejado de lado la protección del medio ambiente, teniendo en cuenta que es principal fuente de contaminación

Entrevistado 6:

Díaz (2018) sostiene que: “No puede visualizarse que la economía recaudada por la tributación de dicho impuesto, en la actualidad, sea derivada hacia la creación de mecanismos con fines de protección ambiental”

Entrevistado 7:

Cueto (2018) sostiene que: “nuestro país no cuenta con una doble finalidad al momento de gravar el impuesto vehicular, por lo que no se puede apreciar en la actualidad de qué forma realiza acciones con los montos recibidos”

Entrevistado 8:

Chuman (2018) sostiene que: “De ninguna manera, la actual política de protección ambiental unida a la política tributaria, sobre los impuestos que gravan vehículos, no llega a salvaguardar uno de los derechos constitucionales más importantes con los que contamos los ciudadanos”

Entrevistado 9:

Luna (2018) sostiene que: “El daño causado por el parque automotor será retribuido de parte de la entidad recaudadora en distribuir una mejor inversión en el proceso de mejoramiento del medio ambiente”

Entrevistado 10:

Adriazola (2018) sostiene que: “Las municipalidades, así como los entes superiores encargados de recaudación de dicho impuesto, no han conceptualizado el uso que realizan con los medios económicos recabados”

Respecto a la séptima pregunta de la entrevista: En su consideración: ¿La recaudación del impuesto al patrimonio vehicular salvaguarda el ecosistema del cual por derecho debemos de tenerlo sano y equilibrado?

Entrevistado 1:

León (2018) sostiene que: “Como se ve en la actualidad no se crean suficientes mecanismos para salvaguardar dicho derecho constitucional, por lo que resulta beneficioso utilizar distintas ramas del derecho para proteger los intereses generales”

Entrevistado 2:

Collachagua (2018) sostiene que: “Actualmente dicha recaudación no logra salvaguardar el ecosistema, sin embargo, si se logra modificar este podrá ser más eficiente en cuanto a la protección del ecosistema”

Entrevistado 3:

Espino (2018) sostiene que: “Definitivamente no, debido a ello, se deben tomar medidas muy serias para prevenir y controlar la contaminación y no acciones aisladas que actualmente tenemos”

Entrevistado 4:

Chamochumbi (2018) sostiene que:

En la actualidad no se salvaguarda el ecosistema a través del impuesto al patrimonio vehicular. Para poder darse dicha protección, este impuesto debe ser ampliado a través del artículo 74 de la constitución y con ello lograr cumplir con una medida que es tomada por muchas legislaciones internacionales

Entrevistado 5:

Cerdán (2018) sostiene que:

No, por ello resulta necesario tener en consideración que se ha vulnerado por un tiempo considerable a consecuencia de los vehículos, el ecosistema, y siendo ello así se debe tomar medidas de prevención a la vulneración de un derecho estipulado en la carta magna

Entrevistado 6:

Díaz (2018) sostiene que:

Se debe tener en consideración que, a través de la recaudación extra, a consecuencia de una ampliación, esta debe ser destinada al resarcimiento del medio ambiente, lo que traerá una protección dado que la actual medida de tributación no salvaguarda el ecosistema, con ello hacer valer nuestro derecho constitucional

Entrevistado 7:

Cueto (2018) sostiene que:

No se tiene indicios objetivos de alguna consecuencia del uso de lo recaudado por concepto de impuesto al patrimonio vehicular, entendiéndose que siendo uno de los focos principales de contaminación, debería hacer uso de sus medios de forma compensatoria, tal como se estableció en algunos países

Entrevistado 8:

Chuman (2018) sostiene que: “No se ha establecido hasta el momento un fin particular sobre el impuesto al patrimonio vehicular”

Entrevistado 9:

Luna (2018) sostiene que: “Si salvaguarda el ecosistema ya que con dichos impuestos ya que con dichos impuestos recaudados se realizan mejoras en las diversas carreteras, se reduce el dióxido de carbono, la contaminación sonora y el embotellamiento vehicular”

Entrevistado 10:

Adriazola (2018) sostiene que:

La actual aplicación a los agentes sujetos al pago de dicho impuesto se da sobre vehículos nuevos que por su propia condición no son contaminantes, entonces se entienda que la recaudación de impuestos gravando vehículos nuevos no salvaguarda los intereses de la sociedad ambiental

Resultados del objetivo jurídico específico 2:

Lo obtenido luego de la aplicación de la técnica de entrevista que se conecta al objetivo específico 2, se establecerá de la siguiente manera:

Objetivo Jurídico específico 2

Precisar de qué manera la recaudación del impuesto al patrimonio vehicular influencia en la protección del medio ambiente en Lima 2017

Respecto a la octava pregunta de la entrevista: ¿De qué forma, la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular, lograra una renovación de la flota vehicular del parque automotor en Lima 2017?

Entrevistado 1:

León (2018) sostiene que: “Al desalentar una conducta repetida, se genera crear un nuevo hábito y si la aplicación es por el uso de vehículos antiguos, lo que genera es el uso de vehículos actuales”

Entrevistado 2:

Collachagua (2018) sostiene que: “Lograra una renovación del parque automotor, el estado debe subvencionar nuevos centros de capacitación orientados con el fin de tener un mejor parque automotor”

Entrevistado 3:

Espino (2018) sostiene que: “Permitirá el retiro de circulación de los vehículos antiguos que superen los quince (15) años de antigüedad, que consumen combustibles menos eficientes y que no cuentan con mecanismos adecuados de seguridad que brinden protección a los usuarios”

Entrevistado 4:

Chamochumbi (2018) sostiene que: “Lograría una renovación toda vez que desaliente el uso de vehículos desgastados, dicha renovación se logró de manera eficaz en países como España”

Entrevistado 5:

Cerdán (2018) sostiene que: “La ampliación del impuesto al patrimonio vehicular desencadenara un abanico de resultados, dentro de los cuales se encuentra la renovación de la flota vehicular, dado su fin no fiscal”

Entrevistado 6:

Díaz (2018) sostiene que:

Los impuestos creados con finalidad más allá de la fiscal, son utilizados para generar más de una consecuencia, por lo que puede inferirse que, al desalentar el pago de impuestos por el uso de vehículos contaminantes, también tiene la finalidad de generar un cambio de conducta del contribuyente, por lo que buscare salir del campo aplicativo de impuesto y por ende renovar su vehículo

Entrevistado 7:

Cueto (2018) sostiene que:

Si se lograra la ampliación de este impuesto vehicular podríamos establecer que se reflejarían las mismas consecuencias que en el país de Ecuador, donde se ha establecido ya este impuesto por concepto de contaminación ambiental y se renovaría en gran parte el parque automotor

Entrevistado 8:

Chuman (2018) sostiene que: “No es una de los principales fines de la ampliación al impuesto vehicular, sin embargo, traerá como consecuencia que pueda crear conciencia ambiental y con ello una posible renovación ambiental”

Entrevistado 9:

Luna (2018) sostiene que: “El incremento del impuesto al patrimonio vehicular se lograra renovar utilizando mecanismos para que el estado inicie el proceso de renovación del parque automotor priorizando la importancia de preservar el medio ambiente con vehículos no contaminantes”

Entrevistado 10:

Adriazola (2018) sostiene que: “Logrará una renovación al crear conciencia y cultura tributaria ambiental, por ello la ampliación traerá fines subjetivos que, sin estar establecido en el impuesto, este logra esos objetivos”

Respecto a la novena pregunta de la entrevista: En su opinión ¿Se puede lograr una renovación del parque automotor a través de una ampliación al impuesto vehicular en Lima?

Entrevistado 1:

León (2018) sostiene que: “Teniendo en cuenta que los impuestos de este tipo siempre tienen un segundo fin, es de considerarse que en otros países se ha cumplido con ellos”

Entrevistado 2:

Collachagua (2018) sostiene que: “Si, se puede lograr, tendrá un efecto positivo, a través de un rediseño del impuesto”

Entrevistado 3:

Espino (2018) sostiene que: “No es la solución a la problemática actual, pero incentiva la renovación progresiva del parque automotor”

Entrevistado 4:

Chamochumbi (2018) sostiene que: “Si, todo impuesto con fines extrafiscales logra un alcance a largo plazo y esta ampliación podrá tener resultados en plazos de 5 – 10 años”

Entrevistado 5:

Cerdán (2018) sostiene que:

Si, pero debemos actuar con premura si se quiere obtener resultados como los que se dan en otros países donde ya se ha podido establecer que los usuarios de vehículos contaminantes, deberán pagar de forma anual el impuesto establecido bajo el enfoque de contaminador pagador

Entrevistado 6:

Díaz (2018) sostiene que: “Se puede lograr una renovación del parque automotor en desgaste si se aplica medidas tributarias con fines extrafiscales como la presente propuesta de ampliación del tributo a gravar”

Entrevistado 7:

Cueto (2018) sostiene que:

Esta propuesta de ampliación puede lograr además de una renovación de la flota vehicular, lograr también el reducir el número de vehículos que circulan, teniendo en

cuenta que reordena la conducta contaminante por parte de los propietarios de este tipo de vehículos de motor

Entrevistado 8:

Chuman (2018) sostiene que: “Se puede lograr una renovación de la flota vehicular ampliando el impuesto al patrimonio vehicular y además estableciendo con la recaudación otros mecanismos de transporte limpio con lo que eviten utilizar vehículos contaminantes”

Entrevistado 9:

Luna (2018) sostiene que: “En la actualidad se puede renovar la flota vehicular ya que las empresas distribuidoras reciben vehículos usados como medio de pago y así el comprador tiene una mejor oferta de renovar su medio de transporte”

Entrevistado 10:

Adriazola (2018) sostiene que: “Las consecuencias de impuestos de genero ambiental tributario, siempre repercuten en las modificatorias sociales, ambientales y económicas, por ende, podrá ser viable la renovación a través de ampliar el impuesto vehicular”

Respecto a la décima pregunta de la entrevista: ¿Se puede lograr una renovación de la flota vehicular del parque automotor de forma favorable a través del programa de chatarreo?

Entrevistado 1:

León (2018) sostiene que: “Dicho programa deberá ser ampliado si quiere ser un instrumento para la renovación del parque automotor, dado su gran aporte en renovación de vehículos”

Entrevistado 2:

Collachagua (2018) sostiene que: “Dicho programa es insuficiente para lograr renovar la flota vehicular, además este sería temporal”

Entrevistado 3:

Espino (2018) sostiene que:

Creemos que las autoridades deben implementar una serie de medidas que permitan la salida voluntaria de vehículos del parque automotor y la renovación adecuada del mismo; una de ellas tiene que ver con ampliar el acceso al programa del bono de chatarreo, de manera tal que los propietarios de todo tipo de vehículos con más de 20

años de antigüedad puedan acceder a un bono a ser imputado en la adquisición de un vehículo nuevo.

Entrevistado 4:

Chamochumbi (2018) sostiene que: “Si dicho programa se ampliara sería alentador para que los usuarios de dichos vehículos antiguos puedan ser beneficiarios de bonos y con ello renovar su vehículo”

Entrevistado 5:

Cerdán (2018) sostiene que: “El programa necesita ser ampliado con nuevas características para poder ser acreedor del bono, con ello se lograría una depuración más efectiva, ya que en la actualidad no todos los vehículos en cuanto a estructura, son aceptados para ser beneficiarios”

Entrevistado 6:

Díaz (2018) sostiene que: “Tal programa presenta deficiencias en sus características de adoptar tal bono ya que solo es aplicable a vehículos mayores, siendo que sería esencial ampliar el campo de aplicación para que así pueda haber mayores beneficiarios y renovación del parque automotor”

Entrevistado 7:

Cueto (2018) sostiene que:

El programa del chatarreo ha logrado una depuración considerable de vehículos antiguos desde los 20 años de vida de un vehículo pesado, sin embargo, este solo fue establecido para vehículos mayores, por lo que su modificatoria sería beneficiosa tanto para los propietarios de vehículos contaminantes como la sociedad.

Entrevistado 8:

Chuman (2018) sostiene que: “Si, esta herramienta viene siendo aplicada de manera útil por parte de la municipalidad de Lima en su afán de terminar con la circulación de vehículos mayores, pero debe ser ampliada hasta aplicarse con vehículos menores”

Entrevistado 9:

Luna (2018) sostiene que: “La Municipalidad de Lima promueve el programa del chatarreo a través de protransporte, logra reducir 7,000 toneladas de dióxido de carbono, dando así facilidad a las personas en renovar sus vehículos antiguos”

Entrevistado 10:

Adriazola (2018) sostiene que: “A través del programa de chatarreo, se lograría la depuración de vehículos con veinte años de antigüedad los cuales son contaminantes.”

Respecto a la onceava pregunta de la entrevista: En su opinión: ¿Se puede lograr con la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular del parque automotor una depuración de vehículos con veinte años de antigüedad?

Entrevistado 1:

León (2018) sostiene que: “Se podría lograr una depuración de forma progresiva, pero debe ser implementada dicha medida para no seguir alejando la renovación”

Entrevistado 2:

Collachagua (2018) sostiene que: “Se puede disminuir la cantidad de vehículos que la ciudad necesita y se puede conseguir la implementación de transporte masivo luego de que se logre tal depuración”

Entrevistado 3:

Espino (2018) sostiene que: “Es apenas una medida para aliviar el impacto que el ingreso de vehículos importados causa a nuestro parque automotor”

Entrevistado 4:

Chamochumbi (2018) sostiene que: “Si, puesto que teniendo un fin no fiscal este logra la doble intención que tiene el impuesto aplicado al uso de vehículos antiguos”

Entrevistado 5:

Cerdán (2018) sostiene que:

Si, teniendo en consideración que los usuarios al verse obligados a pagar un impuesto que tiene un fin no escrito en la norma, así dicho fin empezara a actuar en contra del

uso constante de los vehículos desgastados, y con ello el usuario optara por adoptar la depuración de su vehículo, conjuntamente con la renovación del bien inmueble, auto.

Entrevistado 6:

Díaz (2018) sostiene que:

Acotado a la pregunta antes resuelta, la depuración sería una consecuencia de ampliación del impuesto, así como la ampliación del programa ‘bono del chatarreo’, por ello resulta esencial que ambos aspectos sean modificados en aras de una mejor política tributaria ambientalista.

Entrevistado 7:

Cueto (2018) sostiene que:

La cámara de comercio de Lima ya se pronunció sobre los vehículos contaminantes y considero necesario una aplicación de impuestos a los vehículos que contaminen, por lo que si se logra la propuesta ampliatoria recaería como consecuencia una depuración de este tipo de ejes de la contaminación.

Entrevistado 8:

Chuman (2018) sostiene que: “Esta propuesta ampliatoria puede lograr distintos beneficios, dentro de los cuales podemos establecer que recaerá como una consecuencia accesoria la depuración de los vehículos antiguos de nuestra ciudad”

Entrevistado 9:

Luna (2018) sostiene que: “Se puede lograr la depuración de vehículos con 20 años de antigüedad acogiendo al programa de la municipalidad de Lima del chatarreo, que reciben vehículos con más de 20 años de antigüedad como medio de pago”

Entrevistado 10:

Adriazola (2018) sostiene que:

Este debe ser un trabajo en conjunto que realicen los entes normativos y los que realicen la aplicación de la ampliación a dicho impuesto para con ello lograr instar a los agentes sujetos de tributación a poder acogerse al bono del chatarreo y así depurar sus vehículos contaminantes.

3.2. Descripción de resultados de la técnica: análisis de fuente documental

Podemos ver que se establecieron los datos recabados de la técnica de análisis de fuente documental, teniendo en consideración los objetivos propuestos en la investigación.

Resultados del objetivo jurídico general

Por ello, teniendo en consideración lo analizado, se puede concluir que lo analizado se da en función al objetivo general.

Objetivo Jurídico General

Conocer cuál sería el impacto de una ampliación al impuesto del patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste de Lima

Vera (2012), respecto al impuesto vehicular: “El Impuesto al Patrimonio Vehicular es de periodicidad anual, y grava la propiedad de los vehículos, automóviles, camionetas, station wagon, camiones, buses y omnibuses con una antigüedad no mayor de tres (3) años”. (p.1)

Chaparro (2006), respecto al impuesto del patrimonio vehicular:

Los propietarios de los vehículos deben obtener una primera inscripción en el registro de propiedad vehicular para poder circular, este es el medio idóneo para extender automáticamente el alcance del impuesto, incluso a los vehículos usados que ingresan al país y que tienen que obtener una primera tarjeta de propiedad (s.p.).

Resultado del objetivo jurídico específico 1

A continuación, el documento que se evaluó, se da en consecuencia y función del objetivo específico jurídico 1.

Objetivo Jurídico específico 1

Precisar de qué manera la recaudación del impuesto al patrimonio vehicular influencia en la protección del medio ambiente en Lima 2017

La sociedad de comercio exterior del Perú (2005) menciona sobre la política tributaria:

La recaudación de tributos en el Perú se fundamenta en tres tipos de impuestos: el Impuesto a la Renta (IR), el Impuesto General a las Ventas (IGV) y el Impuesto Selectivo al Consumo (ISC). La primera grava los ingresos de las personas naturales y jurídicas. Los dos últimos gravan la producción y el consumo. El agregado de estos impuestos representa en la actualidad el 87% de los ingresos tributarios del Gobierno Central.

Saavedra (2014) menciona sobre la contaminación vehicular:

Las emisiones provenientes de la combustión en los vehículos generan una gran cantidad de contaminantes atmosféricos siendo el automóvil y el avión los que un mayor grado de contaminación ocasionan. Para el caso específico del automóvil, la magnitud de contaminación depende de la clase de combustible utilizado, del tipo de motor, el uso de catalizadores y la densidad del tráfico. (p.8).

Resultados del objetivo jurídico específico 2

Podemos concluir que el documento evaluado se da en función del objetivo jurídico específico 2.

Objetivo Jurídico específico 2

Precisar de qué manera la recaudación del impuesto al patrimonio vehicular influencia en la protección del medio ambiente en Lima 2017

Mora (2012) refiere sobre la renovación de flotas vehiculares:

Una flota de vehículos representa una sustancial inversión. Uno de los aspectos más importantes y que representan un mayor reto en su gestión operativa es la decisión de cuándo reemplazar las unidades que la componen. Estas decisiones tienen un claro impacto económico, así como también afectan la capacidad de la flota para atender las necesidades demandadas. (p.3).

3.3. Descripción de resultados de la técnica: análisis normativo

Resultados del objetivo general

Podemos concluir que se presentan los resultados de la legislación evaluada en función de lo objetivo general:

Objetivo Jurídico General

Conocer cuál sería el impacto de una ampliación al impuesto del patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste de Lima

LEGISLACIÓN PERUANA

BASE LEGAL DEL IMPUESTO AL PATRIMONIO VEHICULAR

El Capítulo III Título II del Texto Único Ordenado de la Ley de Tributación Municipal aprobado por Decreto Supremo N.º 156-2004-EF establece: Artículo 30º: El Impuesto al Patrimonio Vehicular, de periodicidad anual, grava la propiedad de los vehículos, automóviles, camionetas, station wagons, camiones, buses y ómnibuses, con una antigüedad no mayor de tres (3) años. Dicho plazo se computará desde la primera inscripción en el Registro de Propiedad Vehicular. Artículo 30º inciso a): La administración del impuesto corresponde a las Municipalidades Provinciales, en cuya jurisdicción tenga su domicilio el propietario del vehículo. El rendimiento del impuesto constituye renta de la Municipalidad Provincial.

El TUO de la ley de tributación municipal. Decreto supremo N.º 22-94-EF, reglamento del impuesto al patrimonio vehicular establece:

Artículo 31º: Personas naturales o jurídicas propietarias de los vehículos gravados, al 1 de enero del año. Cuando se efectúe cualquier transferencia, el adquirente asumirá la condición de contribuyente desde el 1 de enero del año siguiente de producido el

hecho. El valor original de adquisición, importación o de ingreso al patrimonio, según conste en el comprobante de pago, incluido los impuestos, el que en ningún caso será menor a la tabla referencial que anualmente apruebe el Ministerio de Economía y Finanzas.

Legislación Española

Base Legal del Impuesto al Patrimonio Vehicular

Ley 16/2017, de 1 de agosto, del cambio climático.

Sección 2.^a Impuesto sobre las emisiones de dióxido de carbono de los vehículos de tracción mecánica Artículo 40. Objeto y naturaleza. 1. El impuesto sobre las emisiones de dióxido de carbono de los vehículos de tracción mecánica tiene por objeto gravar las emisiones de dióxido de carbono que producen estos vehículos y que inciden en el incremento de las emisiones de gases de efecto invernadero. 2. Este tributo tiene carácter finalista y debe nutrir a partes iguales el Fondo Climático y el Fondo de Patrimonio Natural.

Resultados del objetivo jurídico específico 1

Se presenta a continuación los resultados de la legislación evaluada en función del objetivo jurídico específico 1.

Objetivo Jurídico específico 1

Precisar de qué manera la recaudación del impuesto al patrimonio vehicular influencia en la protección del medio ambiente en Lima 2017

POLITICA PERUANA

Texto Único Ordenado del Código Tributario Decreto Supremo N° 135-99-EF (Publicado el 19 de agosto de 1999) menciona en el título preliminar:

NORMA I: CONTENIDO

El presente Código establece los principios generales, instituciones, procedimientos y normas del ordenamiento jurídico-tributario.

NORMA II: AMBITO DE APLICACION

Este Código rige las relaciones jurídicas originadas por los tributos. Para estos efectos, el término genérico tributo comprende:

- a) Impuesto: Es el tributo cuyo cumplimiento no origina una contraprestación directa en favor del contribuyente por parte del Estado.
- b) Contribución: Es el tributo cuya obligación tiene como hecho generador beneficios derivados de la realización de obras públicas o de actividades estatales.
- c) Tasa: Es el tributo cuya obligación tiene como hecho generador la prestación efectiva por el Estado de un servicio público individualizado en el contribuyente (p.2).

Resultados objetivo jurídico específico 2

A continuación, podemos analizar que los resultados de las normas evaluadas, son y pasamos a detallarlos como consecuencia del objetivo jurídico específico 2.

Objetivo Jurídico específico 2

Precisar de qué manera la recaudación del impuesto al patrimonio vehicular influencia en la protección del medio ambiente en Lima 2017

LEGISLACIÓN ECUADOR

Impuestos ambientales capítulo i impuesto ambiental a la contaminación vehicular

Art. Xxx - Objeto Imponible. - Créase el Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular (IACV) que grava la contaminación del ambiente producida por el uso de vehículos motorizados de transporte terrestre. Art. Xxx.- Hecho generador - El hecho generador de este impuesto es la contaminación ambiental producida por los vehículos motorizados de transporte terrestre. Art. xxx.- Sujeto Activo.- El sujeto activo de este impuesto es el Estado ecuatoriano. Lo administrará a través del Servicio de Rentas Internas. Art. xxx. - Sujeto Pasivo. - Son sujetos pasivos del IACV las personas naturales, sucesiones indivisas y las sociedades, nacionales o extranjeras, que sean propietarios de vehículos motorizados de transporte terrestre (p.4).

3.4. Descripción de resultados de la técnica: cuestionario

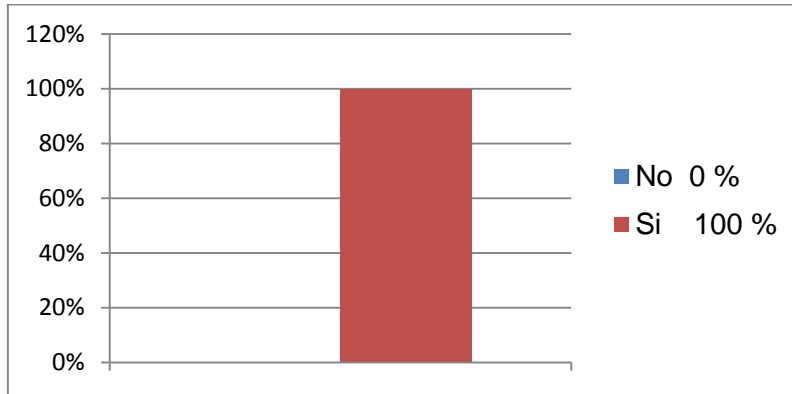
Tabla N° 6: Ficha técnica de la encuesta:

Datos	Descripción
Total, encuestados	20
Edades	25-50
Lugar de procedencia	Lima
Sexo	Varones y mujeres
Grado de estudio	Superiores
La encuesta se aplicó durante los días y del mes de noviembre de 2018, en el S.A.T. jirón camana 370 – Lima	

Fuente elaboración propia. Lima, 2018.

Pregunta N° 1.

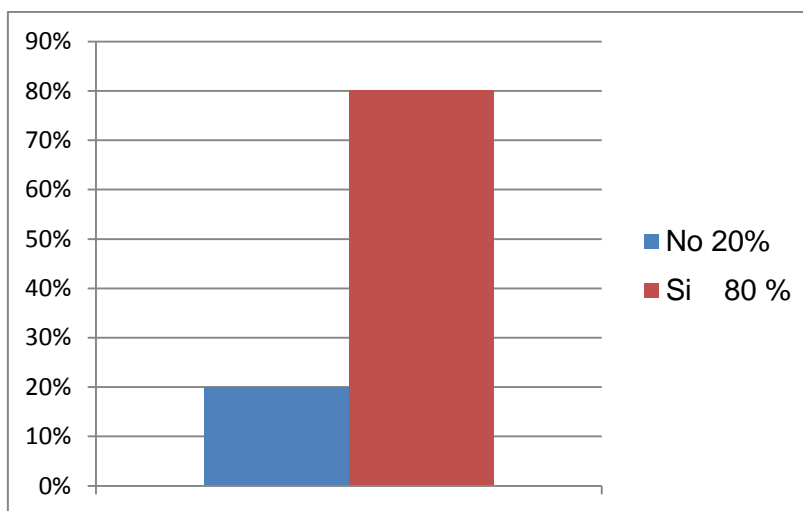
¿El impacto de una ampliación al impuesto del patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste en Lima, será favorable?



Al respecto, el 100% han señalado que el impacto de una ampliación al impuesto vehicular sería favorable.

Pregunta N° 2.

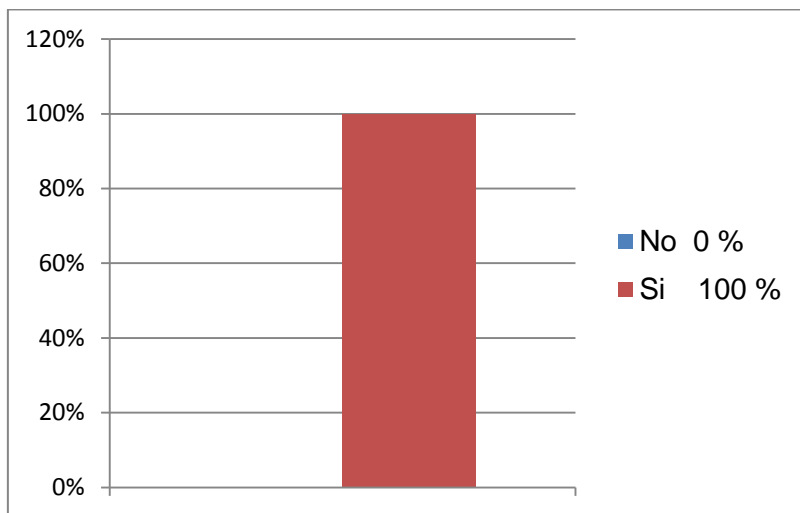
¿El impacto de una ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste de Lima 2017, generara un cambio de conducta y lograra resarcir al medio ambiente?



Al respecto, el 80% han señalado que el impacto de una ampliación al impuesto vehicular cambiara la conducta y lograra resarcir el medio ambiente.

Pregunta N°3

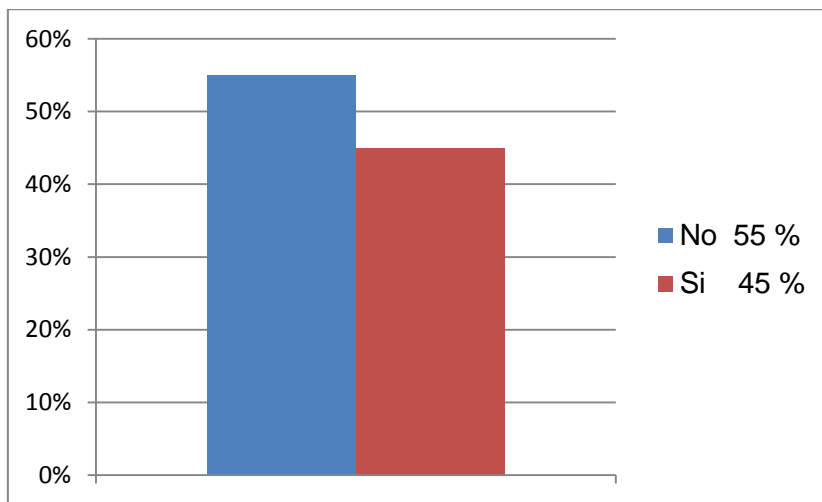
¿la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste reduce el daño ambiental?



Al respecto, el 100% han señalado que la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular reducirá el daño ambiental

Pregunta N°4

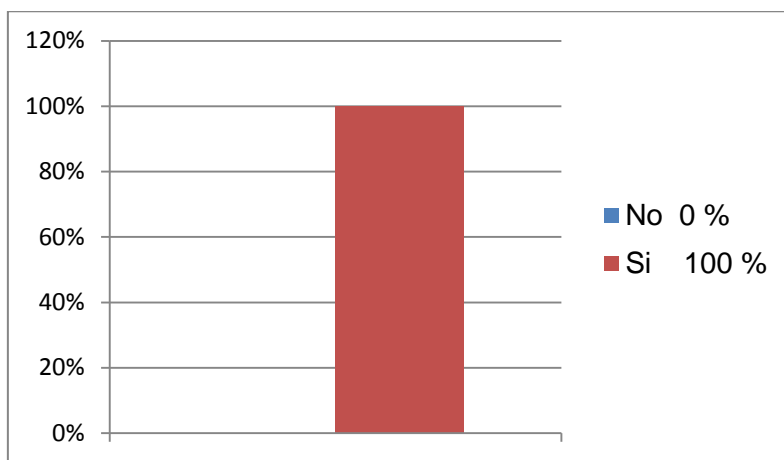
¿La ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste tiene un fin confiscatorio?



Al respecto, el 55% han señalado que la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular no tiene un fin confiscatorio.

Pregunta N°5.

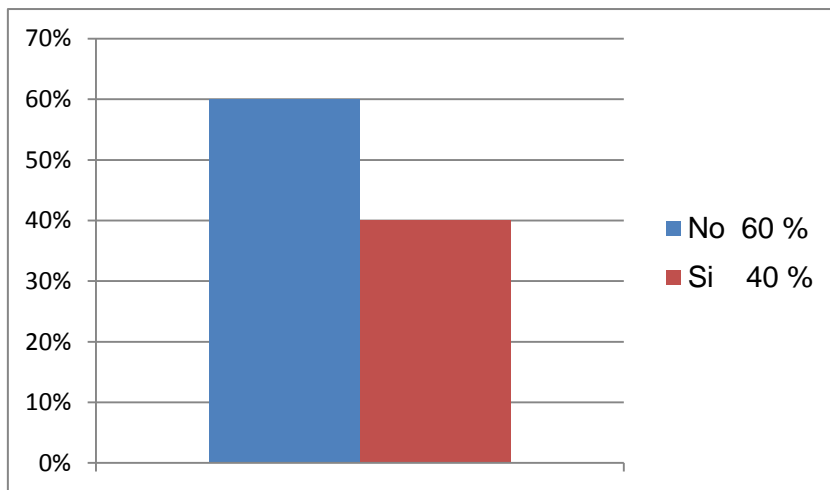
¿Estaría de acuerdo con el pago de impuestos por parte de los vehículos contaminantes?



Al respecto, el 100% han señalado que estaría de acuerdo con el pago de impuestos por parte de los vehículos contaminantes

Pregunta N°6

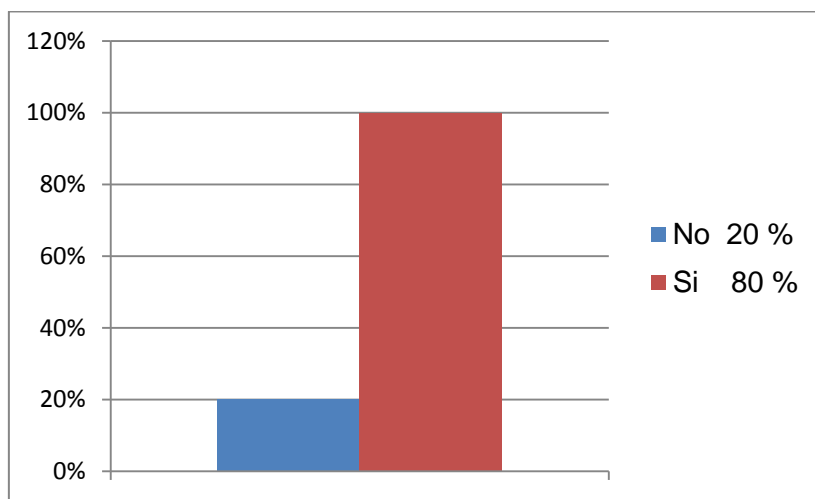
¿Conoce el impacto que produce el parque automotor en desgaste?



Al respecto, el 60% han señalado que no conoce el impacto que produce el parque automotor en desgaste.

Pregunta N° 7.

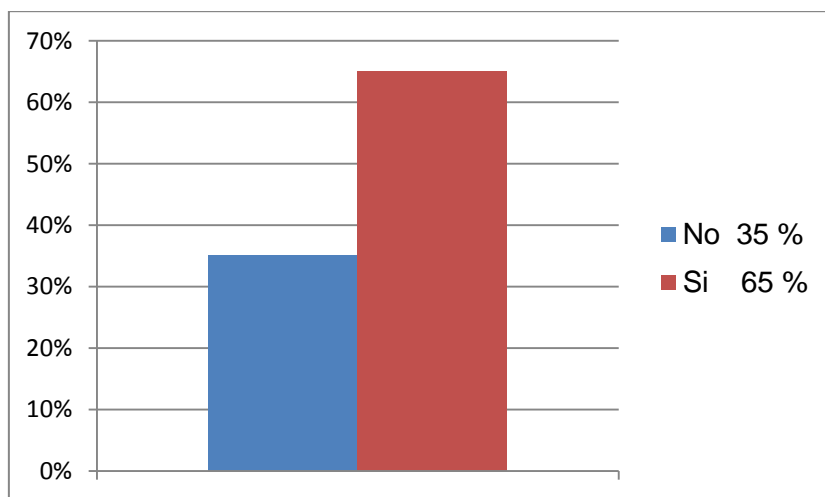
¿El impacto a la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular lograra un cambio en el ecosistema?



Al respecto, el 80% han señalado que la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular lograra un cambio en el ecosistema.

Pregunta N° 8.

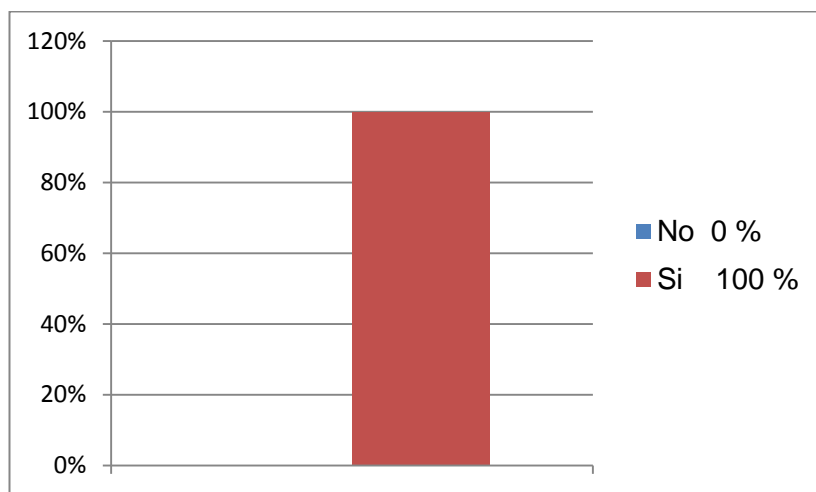
¿Tiene conocimiento de que es el parque automotor en desgaste de Lima?



Al respecto, el 65% han señalado que tienen conocimiento de que es el parque automotor en desgaste.

Pregunta N°9

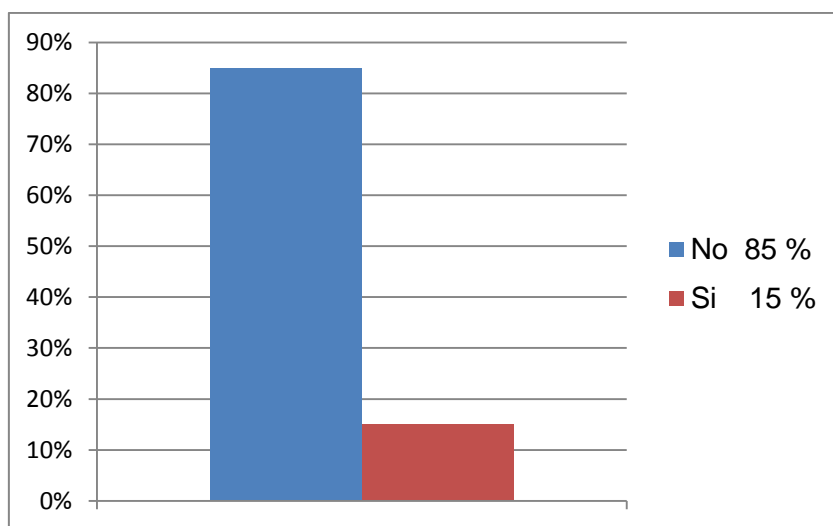
¿La recaudación del impuesto al patrimonio vehicular influenciaría favorablemente en la protección del medio ambiente en Lima 2017?



Al respecto, el 100% han señalado que la recaudación del impuesto al patrimonio vehicular influenciaría favorablemente en la protección del medio ambiente.

Pregunta N°10

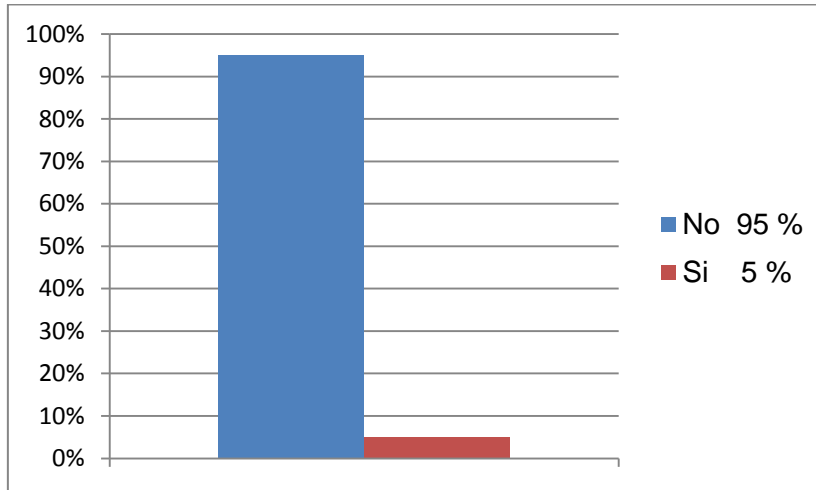
¿La recaudación del impuesto al patrimonio vehicular resarce el daño ocasionado por el parque automotor en desgaste?



Al respecto, el 85% han señalado que el impuesto al patrimonio vehicular no resarce el daño ocasionado por el parque automotor en desgaste.

Pregunta N°11

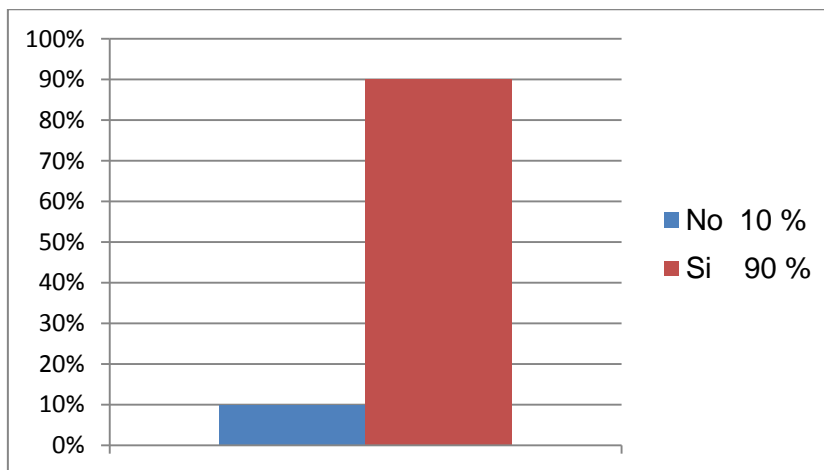
¿La recaudación del impuesto al patrimonio vehicular salvaguarda el ecosistema del cual por derecho debemos de tenerlo sano y equilibrado?



Al respecto, el 95% han señalado que el impuesto al patrimonio vehicular no salvaguarda el ecosistema del cual por derecho debemos de tenerlo sano y equilibrado.

Pregunta N°12

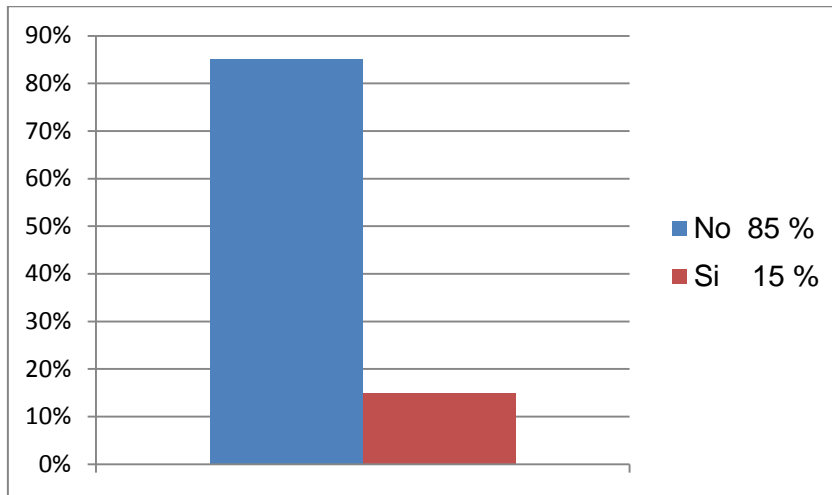
¿La ampliación del impuesto al patrimonio vehicular, logrará una renovación de la flota vehicular del parque automotor en Lima 2017?



Al respecto, el 90% han señalado que la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular no tiene un fin confiscatorio

Pregunta N°13

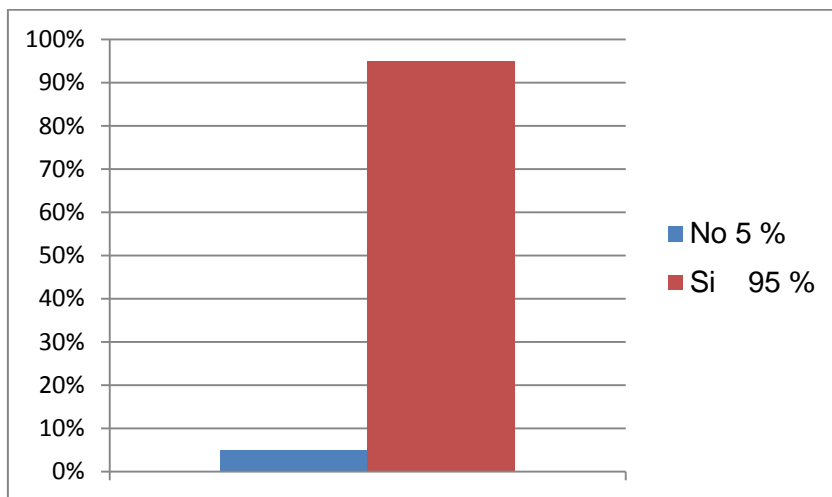
¿Conoce cuál es la recaudación y uso que proviene del impuesto al patrimonio vehicular?



Al respecto, el 85% han señalado que no tienen conocimiento de cuál es el uso de la recaudación del impuesto al patrimonio vehicular.

Pregunta N° 14.

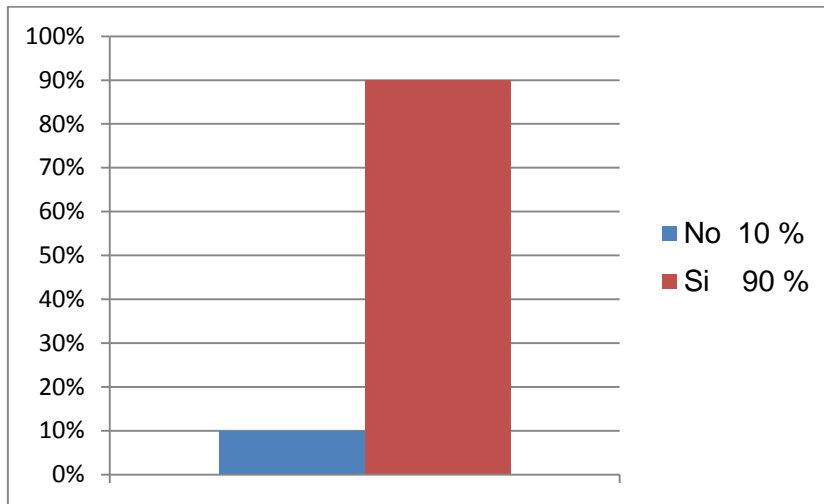
¿Para usted la protección del medio ambiente en Lima, se ve vulnerada por el parque automotor?



Al respecto, el 95% han señalado que la protección del medio ambiente si se ve vulnerado por el parque automotor.

Pregunta N° 15.

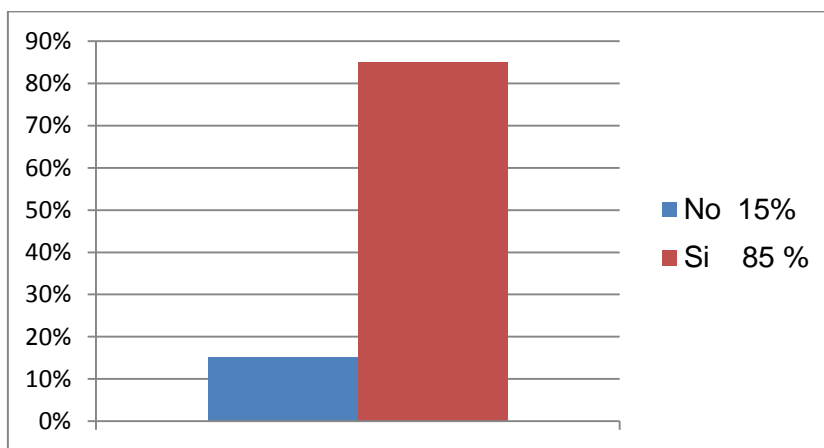
¿Cree usted que el parque automotor en desgaste vulnera el derecho a un ambiente sano y equilibrado?



Al respecto, el 90% han señalado que el parque automotor en desgaste si vulnera al medio ambiente.

Pregunta N°16.

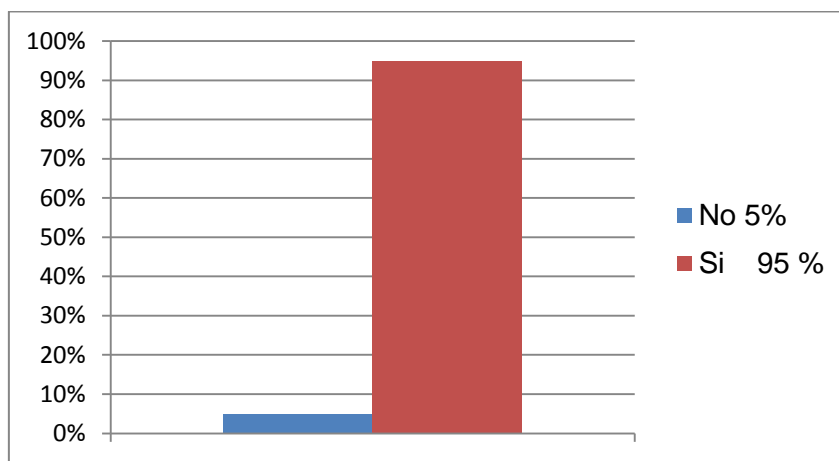
¿Se puede lograr una renovación de la flota vehicular del parque automotor a través de una ampliación al impuesto vehicular en Lima?



Al respecto, el 85% han señalado que se puede lograr una renovación del parque automotor con la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular.

Pregunta N°17

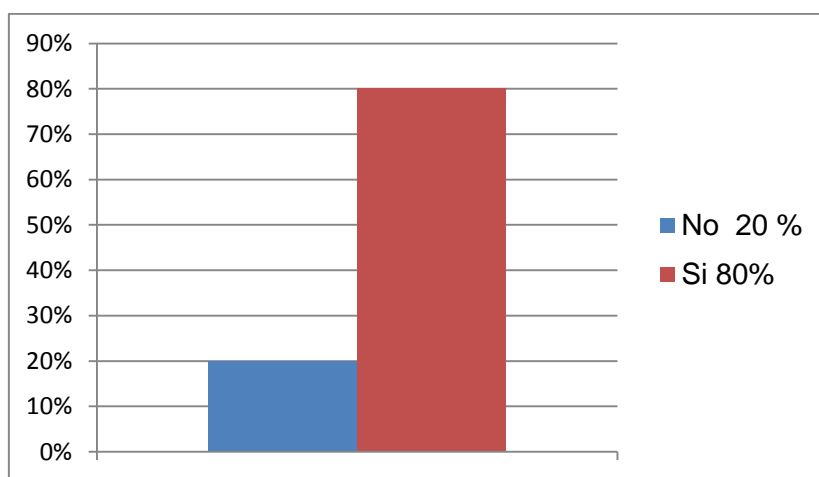
¿Se puede lograr una renovación de la flota vehicular del parque automotor de forma favorable a través del programa de chatarreo?



Al respecto, el 95% han señalado que si se puede lograr de forma favorable la renovación de la flota vehicular a través del programa del chatarreo.

Pregunta N°18

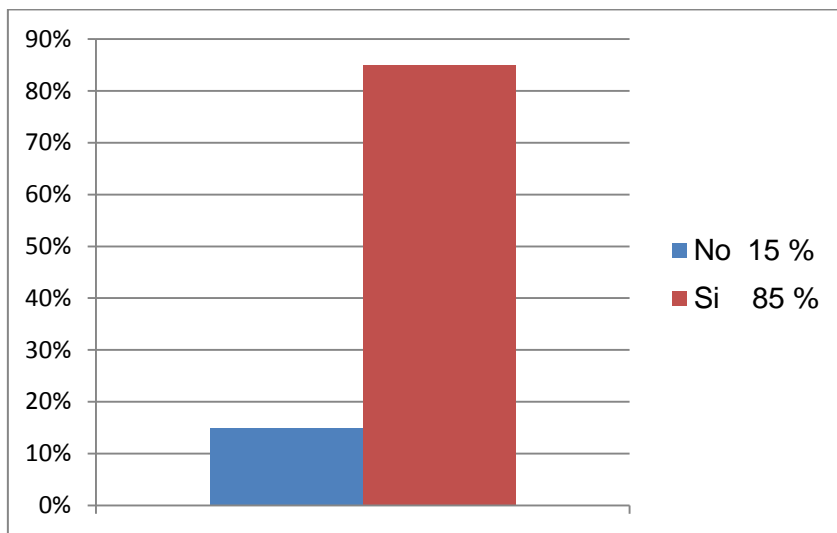
¿Se puede lograr con la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular del parque automotor una depuración de vehículos con veinte años de antigüedad?



Al respecto, el 80% han señalado que si se puede lograr una depuración de vehículos con 20 años de antigüedad a través de la ampliación.

Pregunta N°19

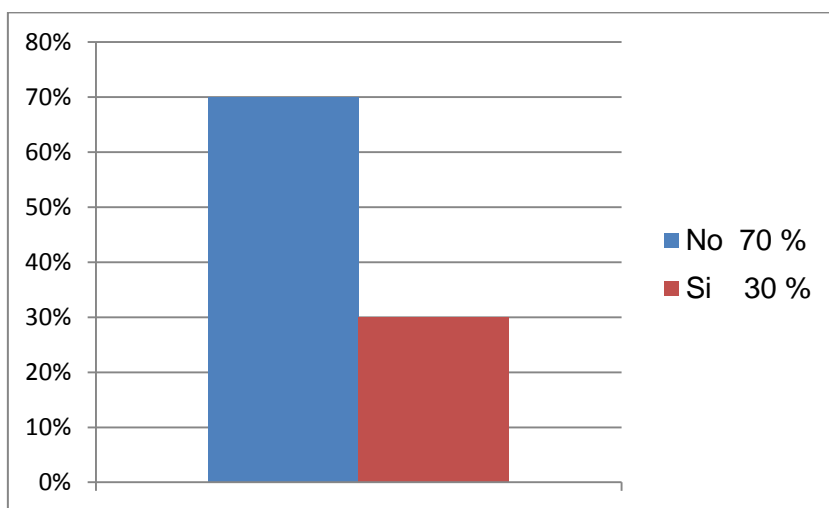
¿Cree que la renovación del parque automotor se lograra a través de la ampliación al impuesto al patrimonio?



Al respecto, el 85% han señalado que si se lograra la renovación de la flota vehicular con la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular.

Pregunta N°20

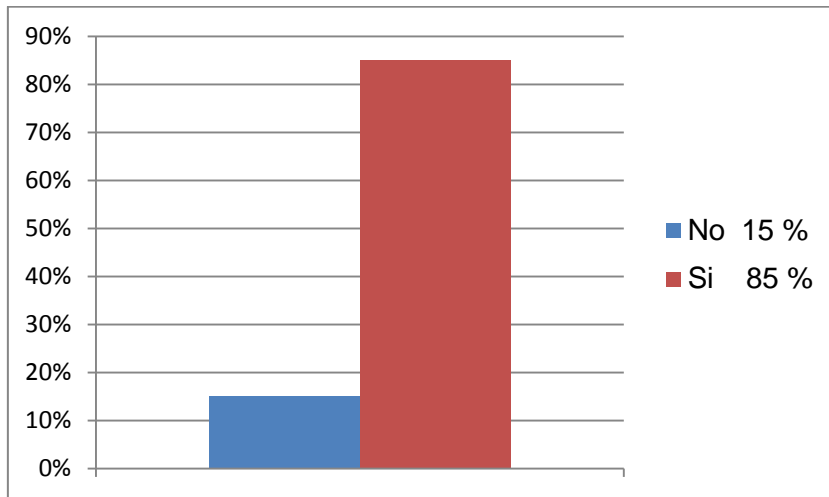
¿Cómo usuario de un vehículo contaminante, tiene conocimiento acerca de la renovación de la flota vehicular?



Al respecto, el 70% han señalado que no tienen conocimiento acerca de la renovación de la flota vehicular teniendo un vehículo contaminante.

Pregunta N° 21.

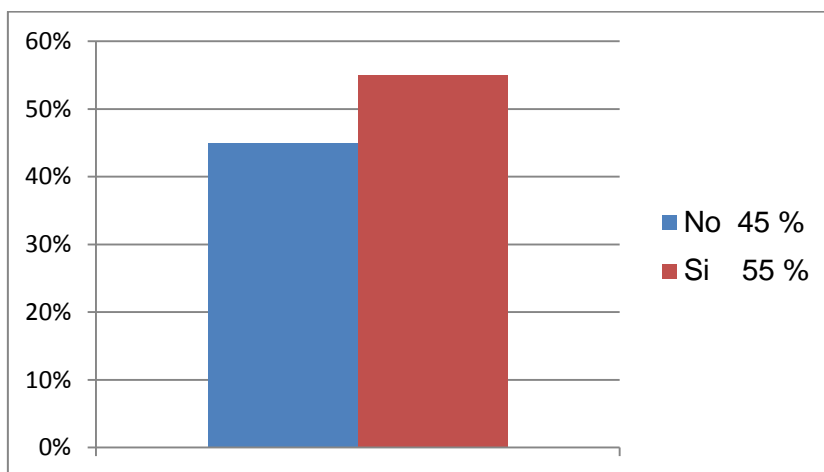
¿Considera necesario la renovación de la flota vehicular para viabilizar un tránsito más ordenado?



Al respecto, el 85% han señalado que si consideran necesario la renovación del parque automotor para un tránsito más ordenado.

Pregunta N° 22.

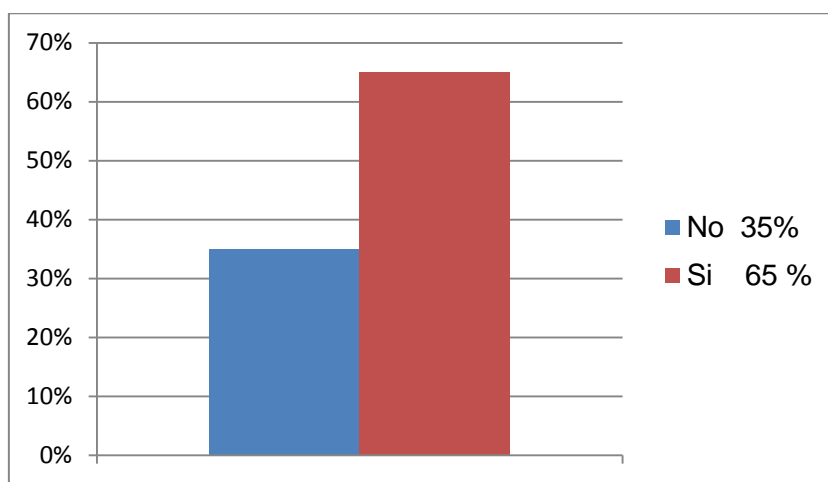
¿Considera usted que la renovación de la flota vehicular ayudara a mejorar un mejor ecosistema?



Al respecto, el 55% han señalado que la renovación de la flota vehicular si ayudara a mejorar el ecosistema

Pregunta N°23

¿La actual flota vehicular perjudica el derecho constitucional sobre la salud y ecosistema?



Al respecto, el 65% han señalado que si se perjudica el derecho constitucional a la salud y ecosistema.

IV. DISCUSSION

A continuación, el capítulo que prosigue comprende la discusión que establecerá la interpretación de los resultados recabados a través del planteamiento de la problemática de investigación, siendo ello así, es importante resaltar que no es la repetición de los resultados, por el contrario, esto sería la redacción y valoración de los juicios basados en conocimientos los que darán sentido a los resultados.

Por lo que este aspecto se caracteriza por referir las debilidades y fortalezas concernientes a la problemática de estudio, la cual se resuelve con las opiniones y posiciones respecto al tema de investigación.

Objetivo Jurídico General

Conocer cuál sería el impacto de una ampliación al impuesto del patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste de Lima

Supuesto General

La ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste de Lima 2017, el impacto sería favorable, dado que generará un fin extra fiscal a manera de resarcir al medio ambiente, y la política tributaria ambiental logrará reducir el daño bajo el enfoque del contaminador pagador.

Discusión de la técnica: Entrevista

A continuación, se considera la apreciación de cada uno de los **entrevistados** con respecto al objetivo general, de esta manera lo dicho por el entrevistado

Chamochumbi menciona que el impacto de una ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste en Lima será favorable ya que desalienta el uso de vehículos en desgaste. En la misma línea, **Luna** manifiesta que el impacto sería beneficioso para la entidad recaudadora, ya que tendrá mayor crecimiento en el fisco y se podrá implementar e invertir en programas de mejoramiento de carreteras y por ende reduciría la contaminación vehicular. Así mismo respecto a la producción de un fin

extrafiscal a manera de resarcir al medio ambiente. también **Espino** refiere, esta sería a través de gravarse el impuesto a los vehículos más antiguos, esto traería como consecuencia favorable la contribución a la reducción de la contaminación del aire, esto a raíz que se incentivaría la renovación del parque automotor.

Discusión de la técnica: Análisis de fuente documental

En lo que respecta a la discusión del Análisis de fuente documental, lo dicho por los autores Vera (2012) hace referencia al concepto de Impuesto al Patrimonio Vehicular, mencionando que dicho impuesto grava a los vehículos durante los tres primeros años posteriores a su inscripción en registro de propiedad vehicular. Sin embargo, considero muy básica dicha postura, puesto que en la actualidad se necesita implementar nuevos enfoques a los impuestos con la finalidad de una recaudación extrafiscal. En la misma línea Chaparro (2006) refiere que los propietarios de vehículos que obtienen una primera inscripción para poder circular, automáticamente sufren del alcance del impuesto, por lo que debe tenerse igual consideración hacia los vehículos que cumplan con 20 años de antigüedad para que configuren como vehículos en desgaste y automáticamente estén sujetos al impuesto por vehículo contaminante.

Discusión de la técnica: Análisis Normativo

En concordancia con la legislación peruana sobre el impuesto al patrimonio vehicular mediante el decreto legislativo 776, se sostiene que la norma que entró en vigencia el año 1993, menciona al impuesto al patrimonio vehicular como aquella que grava la propiedad de vehículos automóviles, camionetas, station wagons, camiones, buses y omnibuses, con una antigüedad no mayor de tres años. En la actualidad la norma expedida el año 1993 no ha sido modificada, debiendo tenerse en consideración los años transcurridos desde dicho pronunciamiento en el decreto legislativo antes mencionado

A continuación, desde la interpretación de las fuentes normativas, la legislación española señala que en el presente año se ha establecido a través del impuesto sobre las emisiones de dióxido de carbono de los vehículos de tracción mecánica, estos tienen por objeto gravar las emisiones de dióxido de carbono que producen estos vehículos y que inciden en el incremento de las emisiones de efecto invernadero.

Discusión de la técnica: Cuestionario

De todos los cuestionados en cuanto si el impacto de una ampliación al impuesto del patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste en Lima, el 100% considera que será favorable. De igual manera en lo que concierne si el impacto de una ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste de Lima generara un cambio de conducta y lograra resarcir al medio ambiente el 80% señala que el impacto al impuesto vehicular cambiara la conducta y lograra resarcir el medio ambiente. Asimismo, el 100% refiere en cuanto si dicha ampliación reducirá el daño ambiental. En la misma línea el 100% de los encuestados refiere que estaría de acuerdo con el pago de los impuestos por parte de los vehículos contaminantes

Por otro lado, respecto a si la ampliación al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste tiene un fin confiscatorio el 45% de los cuestionados refiere que si manifiesta dicho fin y el 55 % que no.

De los cuestionados se desprende que las respuestas en su mayoría de forma negativa a la pregunta antes planteada en la guía de cuestionario fueron a consecuencia de que consideran a la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular como no confiscatorio ya que ningún impuesto puede ser establecido bajo ese fin.

La ampliación al impuesto del patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste de Lima, es favorable dado que se llegó a corroborar mediante los instrumentos de guía de análisis de fuente doctrinario, guía de análisis de fuente normativa, guía de cuestionario, guía de entrevista, se logró conocer que el impacto de la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular sería favorable tanto a nivel económico como social y ambiental.

Considero que la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular es favorable ya que La ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste de Lima 2017, genera un fin extra fiscal a manera de resarcir al medio ambiente, puesto que el objetivo de esta política tributaria ambiental logra reducir el daño bajo el enfoque del contaminador pagador.

Objetivo Especifico 1

Precisar de qué manera la recaudación del impuesto al patrimonio vehicular influencia en la protección del medio ambiente en Lima 2017

Supuesto Especifico 1

La recaudación del impuesto al patrimonio vehicular influenciaría favorablemente en la protección del medio ambiente en Lima 2017, ya que resarce el daño ocasionado por el parque automotor en desgaste; ocasionando salvaguardar el ecosistema del cual por derecho debemos de tenerlo sano y equilibrado

Discusión de la técnica: Entrevista

A continuación, se considera la apreciación de cada uno de los **entrevistados** con respecto al Objetivo Especifico 1, de esta manera lo dicho por el entrevistado

León menciona que la influencia en la protección del medio ambiente en Lima de forma favorable toda vez que desalienta el uso de vehículos que entre o configuren en la aplicación del impuesto al patrimonio vehicular por desgaste. En la misma línea **collachagua** refiere que al lograr rediseñar este impuesto de tal modo que grave los vehículos antiguos, lograremos desincentivar el uso y vivir en un ambiente sano y equilibrado. De igual modo **Cerdán** refiere que, dentro de nuestra coyuntura social ambiental, podemos inferir que esta ampliación resulta necesaria para lograr reducir el número de vehículos contaminantes que existen en nuestro parque automotor, por lo que será favorable para la sociedad en aras de la protección del medio ambiente. Así mismo, **cueto** menciona que influenciaría de forma favorable teniendo en cuenta que el sujeto de tributación tendrá conocimiento de que aun cuando recae sobre el la aplicación del impuesto vehicular, dicho pago sería destinado a la protección del medio ambiente.

Discusión de la técnica: Análisis de fuente documental.

En lo que respecta a la discusión del Análisis de fuente documental, lo dicho por La sociedad de comercio exterior del Perú (2005) que menciona sobre la política tributaria que la recaudación de tributos en el Perú se fundamenta en tres tipos de impuestos: el Impuesto a la Renta (IR), el Impuesto General a las Ventas (IGV) y el Impuesto Selectivo al Consumo (ISC). El primero grava los ingresos de las personas naturales y jurídicas. Los dos últimos gravan la producción y el consumo. El agregado de estos impuestos representa en la actualidad el 87% de los ingresos tributarios del Gobierno Central. Por lo que teniendo en cuenta que se genera casi el 90 % de los ingresos al gobierno central a través de los impuestos selectivos al consumo, la ampliación al impuesto del patrimonio vehicular sería beneficioso ya que lograría resarcir los daños al medio ambiente con los ingresos amplios que genera su recaudación. Así mismo Saavedra (2014) menciona sobre la contaminación vehicular que las emisiones provenientes de la combustión en los vehículos generan una gran cantidad de contaminantes atmosféricos siendo el automóvil y el avión los que un mayor grado de contaminación ocasionan. Para el caso específico del automóvil, la magnitud de contaminación depende de la clase de combustible utilizado, del tipo de motor, el uso de catalizadores y la densidad del tráfico. Por lo que estaríamos frente a un foco latente de contaminación generado por los vehículos, vulnerándose así el derecho constitucional a vivir en un ambiente sano y equilibrado, teniendo en cuenta que no existe un resarcimiento en la actualidad por dicha vulneración.

Discusión de la técnica: Análisis de la fuente normativa.

A continuación, desde la interpretación de las fuentes normativas el texto único ordenado del código tributario decreto supremo N° 135-99-ef (Publicado el 19 de agosto de 1999) refiere sobre los ámbitos que comprende el tributo por lo que determina de forma genérica sobre la tributación y sus divisiones empezando por el impuesto el cuyo cumplimiento no origina una contraprestación directa en favor del contribuyente por parte del Estado, así como en el caso de la Contribución, Es aquel tributo cuya obligación tiene como hecho generador beneficios derivados de la realización de obras públicas o de actividades estatales. Y por último las Tasas, las cuales se dan y su obligación tiene como hecho generador la prestación efectiva por el Estado de un servicio público individualizado en el contribuyente.

Discusión de la técnica: Cuestionario

Los cuestionados respecto a si la recaudación del impuesto al patrimonio vehicular influenciaría favorablemente en la protección del medio ambiente en Lima, manifiesta el 100% que sí. De igual manera el 85% de los cuestionados indica que si se puede lograr una renovación del parque automotor con la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular y el 15% que no. Asimismo, si se puede lograr con la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular del parque automotor una depuración de vehículos con veinte años de antigüedad debido a que el 80% de los cuestionados menciona que sí. En la misma línea el 85% de los cuestionados considera que es necesario que la renovación de la flota vehicular para viabilizar un tránsito más ordenado.

De los cuestionados se desprende que, la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular presenta beneficios en favor del fisco, sociedad y ambiente, por lo que sus respuestas fueron a favor de una ampliación.

Se precisó de qué manera la recaudación del impuesto al patrimonio vehicular influencia en la protección del medio ambiente en Lima, dado que se llegó a corroborar mediante los instrumentos de guía de análisis de fuente doctrinario, guía de análisis de fuente normativa, guía de cuestionario, guía de entrevista, que, logra influenciar en los agentes de aplicación impositiva de manera que él recaudar impuestos gravando a vehículos en desgaste logra además generar un cambio de conducta en los usuarios de vehículos en desgaste, este ayuda en la protección del medio ambiente.

La recaudación del impuesto al patrimonio vehicular influencia en los agentes afectos a la ampliación de forma favorablemente en la protección del medio ambiente en Lima, ya que resarce el daño ocasionado por el parque automotor en desgaste; ocasionando salvaguardar el ecosistema del que tenemos derecho a contar con un balance de forma sano.

Objetivo Especifico 2

Conocer de qué forma, la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular, logrará una renovación de la flota vehicular del parque automotor en Lima 2017

Supuesto Especifico 2

Se puede lograr una renovación de la flota vehicular del parque automotor de forma favorable a través de una ampliación al impuesto vehicular en Lima 2017, a través del programa de chatarreo, el cual sería esenciales para la depuración de vehículos con veinte años de antigüedad los mismos que son contaminantes.

Discusión de la técnica: Entrevista.

A continuación, se considera la apreciación de cada uno de los **entrevistados** con respecto al Objetivo Especifico 2, de esta manera lo dicho por el entrevistado

Díaz menciona que la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular se encuentra dentro de los impuestos que en la actualidad tienen una finalidad más allá de la fiscal, son utilizados para generar más de una consecuencia, por lo que puede inferirse que, al desalentar el pago de impuestos por el uso de vehículos contaminantes, también tiene la finalidad de generar un cambio de conducta del contribuyente, por lo que buscara salir del campo aplicativo de impuesto y por ende renovar su vehículo. En esa misma línea **Cueto** menciona que si se lograra dicha ampliación de este impuesto al patrimonio vehicular podríamos establecer que se reflejarían las mismas consecuencias que en el país de Ecuador, donde se ya se establecido este impuesto por concepto de contaminación ambiental y se renovaría en gran parte el parque automotor. Así mismo **Luna** menciona sobre la renovación de la flota vehicular que al lograr el incremento del impuesto al patrimonio vehicular se lograra renovar utilizando mecanismos para que el estado inicie el proceso de renovación del parque automotor priorizando la importancia de preservar el medio ambiente con vehículos no contaminantes. Y por último **Espino** quien menciona que no es la solución a la problemática actual, pero incentiva la renovación progresiva del parque automotor.

Discusión de la técnica: Análisis de fuente documental.

En lo que respecta a la discusión del Análisis de fuente documental, Mora (2012) refiere sobre la renovación de flotas vehiculares: Una flota de vehículos representa una sustancial inversión. Uno de los aspectos más importantes y que representan un mayor reto en su gestión operativa es la decisión de cuándo reemplazar las unidades que la componen. Estas decisiones tienen un claro impacto económico, así como también afectan la capacidad de la flota para atender las necesidades demandadas.

A continuación, desde la interpretación de las fuentes normativas la legislación de Ecuador y su Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado, se ha establecido impuestos ambientales a la contaminación vehicular teniendo como Objeto Imponible el Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular (IACV) que grava la contaminación del ambiente producida por el uso de vehículos motorizados de transporte terrestre. El hecho generador de este impuesto es la contaminación ambiental producida por los vehículos motorizados de transporte terrestre. Y el Sujeto Activo de este impuesto es el Estado ecuatoriano. Son sujetos pasivos del IACV las personas naturales, sucesiones indivisas y las sociedades, nacionales o extranjeras, que sean propietarios de vehículos motorizados de transporte terrestre contaminantes. Por lo que se infiere que han establecido medidas de resarcimiento y prevención al uso de vehículos que generan contaminación vehicular.

Discusión de la técnica: Guía de análisis de fuente normativa.

IMPUESTOS AMBIENTALES CAPÍTULO I IMPUESTO AMBIENTAL A LA CONTAMINACION VEHICULAR Art. xxx.-Objeto Imponible.- Créase el Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular (IACV) que grava la contaminación del ambiente producida por el uso de vehículos motorizados de transporte terrestre. Art. Xxx.- Hecho generador. - El hecho generador de este impuesto es la contaminación ambiental producida por los vehículos motorizados de transporte terrestre. Art. xxx.- Sujeto Activo.- El sujeto activo de este impuesto es el Estado ecuatoriano. Lo administrará a través del Servicio de Rentas Internas. Art. xxx.- Sujeto Pasivo.- Son sujetos pasivos del IACV las personas naturales, sucesiones indivisas y las sociedades, nacionales o extranjeras, que sean propietarios de vehículos motorizados de transporte terrestre. Teniendo en cuenta la

presente normativa ecuatoriana como base para la regulación en nuestro país y con la señalización clara de los afectos por dicho impuesto de genero ambiental, esta presenta connotaciones como la protección del medio ambiente, la renovación del parque automotor, la recaudación y el bien social.

Discusión de la técnica: Análisis de guía de cuestionario

Los cuestionados respecto a si se puede lograr una renovación de la flota vehicular del parque automotor a través de una ampliación al impuesto vehicular en Lima el 85 % manifiesta que si el 15% que no. De igual forma el 95% refiere que se puede lograr una renovación de la flota vehicular del parque automotor de forma favorable del programa de chatarreo. De igual manera el 80% manifiesta que si se puede lograr una depuración de vehículos con 20 años de antigüedad a través de la ampliación. Asimismo, el 85% han señalado que si se lograra la renovación de la flota vehicular con la ampliación de impuesto al patrimonio vehicular.

De los cuestionados se desprende que la renovación de la flota vehicular en desgaste inmersa dentro del parque automotor, se apoya en el programa del chatarreo, siendo dicho programa la herramienta por la cual se logra dicha renovación luego de la ampliación al impuesto vehicular.

Se conoce la forma por la cual al ampliar el impuesto del patrimonio vehicular, se logra una renovación de la flota vehicular del parque automotor en Lima dado que se llegó a corroborar mediante los instrumentos de guía de análisis de fuente doctrinario, guía de análisis de fuente normativa, guía de cuestionario, guía de entrevista, que la renovación de la flota vehicular recae como una de las consecuencias que trae el ampliar el impuesto vehicular, siendo que además debe ampliar el bono del chatarreo, teniendo en cuenta todo ello la flota vehicular del parque automotor de Lima renovara sus medios de transporte.

Se logró establecer que la renovación de la flota vehicular del parque automotor se da de forma favorable a través de una ampliación al impuesto vehicular en Lima 2017, ya que el programa de chatarreo es esencial para la depuración de vehículos con veinte años de antigüedad los mismos que son sujetos de aplicación del impuesto por ser considerados vehículos contaminantes.

V. CONCLUSIONES

1. Se concluye que la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste de Lima 2017, el impacto es favorable, debido a que se llegó a conocer cuál sería el impacto de una ampliación al impuesto del patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste de Lima, ya que a través de la ampliación se genera un nivel de recaudación con la capacidad de ser usado como motivo de desaliento del uso de vehículos en desgaste y además se logra la renovación de la flota vehicular del parque automotor en desgaste, trayendo como otra de las consecuencias que se protege el medio ambiente, salvaguardando el derecho constitucional estipulado en el artículo dos inciso veintidós de la carta magna.
2. Se concluye que, al precisar la manera de recaudación del impuesto al patrimonio vehicular esta llega a influenciar en la protección del medio ambiente en Lima 2017, debido a que dicha recaudación del impuesto al patrimonio vehicular gravado a los vehículos en desgaste influencia de forma favorable en la protección del medio ambiente en Lima 2017, ya que resarce el daño ocasionado por el parque automotor en desgaste; y ocasiona salvaguardar el ecosistema del cual por derecho debemos de tenerlo sano y equilibrado, teniendo una doble recaudación sobre el mismo impuesto.
3. Se concluye que, al lograr una renovación de la flota vehicular del parque automotor en desgaste a través de la ampliación al impuesto al patrimonio vehicular en Lima 2017, esta es favorable para los ámbitos económicos, sociales y ambientales, todo ello contando con la ampliación del programa del chatarreo, el cual es esencial para la depuración de vehículos con 20 años de antigüedad los que recaen en el género contaminante de transporte terrestre, es por ello que la necesidad de la ampliación del impuesto antes mencionado, sobre sale de la coyuntura actual.

VI. RECOMENDACIONES

1. La ampliación del impuesto con la finalidad de una renovación de la flota vehicular del parque automotor en desgaste deviene en necesaria en aras del cumplimiento de los tratados internacionales a los que el Perú se ha unido. Todo ello debiendo tener como principal premisa el respeto por la constitución siendo la carta magna y principal fuente generadora de normas de nuestro país, la cual establece como uno de sus principales derechos para con los ciudadanos el vivir en un ambiente sano y equilibrado, el cual nos corresponde.
2. Se debe ampliar el impuesto al patrimonio vehicular en nuestro país, ya que viene generando resultados beneficiosos en los ciudadanos de aquellos países que en la actualidad han aplicado impuestos verdes o como se le conocen impuestos tributarios de genero ambiental, los mismos que se siguen replicando en distintos países como los de nuestro continente sudamericano, es por ello que se puede tomar como ejemplo de buenos resultados al país ecuatoriano.
3. La política tributaria de nuestro país debe empezar a aplicar impuestos de genero ambiental ya que este tipo de tributación logra, dentro de sus principales funciones y objetivos, cambiar las conductas en perjuicio de la sociedad y con su recaudación el poder resarcir a la misma, ademas abre distintas consecuencias accesorias en beneficio del fisco y sociedad, por lo que se lograra también influenciar dentro de las conductas de los usuarios afectos de gravamen en la unidad impositiva para así lograr la renovación de la flota vehicular.

VII. REFERENCIAS

FUENTES PRIMARIAS

- León, L (2 octubre de 2018) Entrevista [respuesta escrita]. Magister de Derecho Ambiental, Universidad Privada del Norte.
- Chamochumbi C. (10 octubre de 2018) Entrevista [respuesta escrita]. Asesor legal, especialista en Derecho Tributario.
- Collachagua R. (28 octubre de 2018) Entrevista [respuesta escrita]. Magister en Derecho Tributario.
- Espino A. (3 noviembre de 2018) Entrevista [respuesta escrita]. Contador en CONCYTEC
- Cerdan K. (15 noviembre de 2018) Entrevista [respuesta escrita]. Abogada especialista en tributación municipal.
- Díaz J. (20 noviembre de 2018) Entrevista [respuesta escrita]. Abogado litigante en temas tributarios.
- Cueto R. (24 de noviembre de 2018) Entrevista [respuesta escrita]. Abogado especialista en derecho ambiental.
- Solórzano E. (26 noviembre de 2018) Entrevista [respuesta escrita]. Asesor legal tributario.
- Luna E. (30 noviembre de 2018) Entrevista [respuesta escrita]. Contador en club Shangrila.
- Adriazola E. (2 diciembre de 2018) Entrevista [respuesta escrita]. Abogada, asesora legal en contratos tributarios.

Referencias metodológicas

- Hernández R., Fernández, C y Baptista P. (2014). *Metodología de la Investigación*. (6.a ed.). México: McGraw Hill.
- Icart, M. y Pulpon, A. (2012). *Cómo elaborar y presentar de un proyecto de investigación, tesina y tesis*. Madrid: Universitat de Barcelona.
- Prellezo y Garcia (2003) *Investigar: metodología y técnicas del trabajo científico*. Madrid: CCS.
- Pardo, N. (enero/junio, 2012) Análisis crítico del discurso: Conceptualización y desarrollo. Cuadernos de Lingüística Hispánica, 19, 41 - 62
- Valderrama M., S. (2013). *Pasos para elaborar proyectos de investigación científica. Cuantitativa, cualitativa y mixta*. (2.a ed.). Lima: EDITORIAL SAN MARCOS
- Rosales., C. (2000). *Evaluar es reflexionar sobre la enseñanza*. (3ª. ed.). Madrid: NARCEA S.A. DE EDICIONES

- Ramírez., R. (2010). *Proyecto de investigación. Como se hace una tesis*. Lima-Perú: AMADP
- Bernal T., C. (2010). *Metodología de la investigación*. (3.a ed.). Colombia: PEARSON EDUCACION
- Martínez, B. y Céspedes, N. (2008). *Metodología de la investigación*. Lima: Libro Amigo.
- Carrasco, S. (2017). *Metodología de la investigación científica: Pautas metodológicas para diseñar y elaborar el proyecto de investigación*. Lima, Perú: San Marcos.
- Albert Gómez, M.J. (2007). *La investigación educativa: claves teóricas*. Santiago de Chile: McGraw Hill.

Referencias temáticas

- Montalván y Chulés (2017). Factores que se relacionan con la evasión del impuesto al patrimonio vehicular (Tesis para obtener el grado de bachiller). Recuperada de: http://repositorio.upeu.edu.pe/bitstream/handle/UPEU/670/Esa%C3%BA_Tesis_bachiller_2017.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Torres, S. (2017), Necesidad de la Modificación del Impuesto al Patrimonio Vehicular, a cargo de las Municipalidades Distritales. (Tesis para obtener el título de abogado). Recuperada de: http://dspace.unitru.edu.pe/bitstream/handle/UNITRU/8150/TorresPerez_S.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Castillo y Cerdán. (2013). Impuesto al patrimonio vehicular y su contribución a la reducción de la contaminación del aire en la ciudad de Trujillo, mediante su modificación, (Tesis para obtener el título de abogado). Recuperada de: http://dspace.unitru.edu.pe/bitstream/handle/UNITRU/8260/CastilloGonzales_L%20-%20CerdanHerrera_M.pdf?sequence=3&isAllowed=y
- Sánchez, K. (2016). Responsabilidad solidaria de los representantes Legales En Materia Tributaria. (Tesis para obtener el título de abogado). Recuperado de: <http://cybertesis.urp.edu.pe/bitstream/urp/1369/1/TESIS%20KATIA%20SANCHEZ%20VELASQUEZ-DERE2016.pdf>
- Ríos, R. (2017). Determinantes de la Recaudación de los Impuestos Municipales. (Tesis para obtener el grado de licenciado). Recuperado de: http://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/123456789/8483/RIOS_SILVIA_RAFAEL_DE_LOS_DETERMINANTES.pdf?sequence=1&isAllowed=y

- Escobar, V. (2015). Análisis de la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado: Impuesto ambiental a la contaminación vehicular. (Tesis de Maestría). Recuperada de: <http://repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/4623/1/T1680-MTEscobar-Analisis.pdf>
- Cantuta, A. (2016). Tutor inteligente de información sobre impuestos municipales de bienes inmuebles y vehículos del municipio de la paz aplicando arboles de decisión. (Tesis para el grado de licenciado en informatica). Recuperado de: <http://repositorio.umsa.bo/xmlui/handle/123456789/10155>
- Aguilar, J. (2017). Análisis de la perspectiva de los contribuyentes en el régimen fiscal del ISR e IVA periodo 2014-2016, (Tesis para obtener el grado de licenciado). Recuperado de: <http://ri.uaemex.mx/bitstream/handle/20.500.11799/67561/TESIS.%20AN%C3%81LISIS%20DE%20LA%20PERSPECTIVA%20DE%20LOS%20CONTRIBUYENTES.pdf?sequence=3&isAllowed=y>
- Alcívar, N. (2016). Evaluación del Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular: análisis comparativo con otros países de América latina. (Tesis de maestría). Recuperado de: <http://repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/5429/1/T2139-MT-Alcivar-Evaluacion.pdf>
- Mora, A. (2013). La tributación medioambiental: reflexiones en torno a la ley de fomento ambiental y optimización de los ingresos del estado. (Tesis de maestría). Recuperado de: <http://repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/3314/1/T1232-MDE-Mora-La%20tributaci%C3%B3n.pdf>
- Saavedra, J. (2014). Análisis de nuevos escenarios de emisión de contaminantes del parque automotor generados en un ambiente de tráfico vehicular, (Tesis para obtener el título de ingeniero ambiental). Recuperado de: <http://repositorio.lamolina.edu.pe/handle/UNALM/1872>
- Burga, Y. (2017), La aplicación de las normas contables en el derecho tributario: El caso del Devengado y la NIIF 15, (Trabajo Académico para optar el grado de segunda especialidad en Derecho Tributario). Recuperado de: <http://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/handle/123456789/11781>

- Rodríguez, R. (2016). Estrategias administrativas y su incidencia en la recaudación De Impuestos de la Municipalidad distrital de Moche, 2016, (Tesis para obtener el título de contador público). Recuperado de: <http://repositorio.ucv.edu.pe/handle/UCV/374>
- Rangel, A. (2016), La Extrafiscalidad en España, Universidad Jaume I. España. (Trabajo de fin de Grado). Recuperado de: http://repositori.uji.es/xmlui/bitstream/handle/10234/169434/TFG_2017_RangelHernandez_Alvaro.pdf;jsessionid=0182F3C8DE4D189F26A72DC1BD02ED0E?sequence=1
- Meléndez, D. (2015) Análisis de la conformación de Elementos del Mínimo Vital en México, (Tesis para obtener el grado de Magister). Recuperado de: <http://ninive.uaslp.mx/jspui/bitstream/i/3764/1/MDH1AGD01501.pdf>
- Maya y Rosero (2015). IV Encuentro Nacional De Profesores De Contaduría Pública. Mexico. Recuperado de: <https://studylib.es/doc/4681168/el-iv-encuentro-nacional-de-profesores-de-contadur%C3%ADa-p%C3%ABlica>
- Rozo, C. (2003). Las funciones extrafiscales del tributo a propósito de la tributación medioambiental en el ordenamiento jurídico colombiano. Ecuador: UASB. Recuperado de: <http://repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/1813/1/RF-01-AV-Rozo.pdf>
- Paredes, C. (2010). El poder tributario del estado: ¿nuestros bolsillos a la deriva? Revista Derecho & Sociedad. Asociación civil, 35. Recuperado de: <http://revistas.pucp.edu.pe/index.php/derechoysociedad/article/view/13305>
- Pitrone, F. (2004). Definiendo los impuestos ambientales: aportes desde el tribunal de justicia de la unión europea, Revista Ius et Veritas, 49. Recuperado de: <http://revistas.pucp.edu.pe/index.php/iusetveritas/article/download/13616/14239>
- Vera, M. (2012). El Impuesto al Patrimonio Vehicular, Revista Actualidad Empresarial, 41. Recuperado de: http://www.aempresarial.com/servicios/revista/41_31_YWZULUHWZFAUWHV_AWGAMPVUHFXMPDQPBPNWYKEUJJVEGDZGZFH.pdf

- Valencia I. (2016). Análisis del Tributo Extrafiscal en relación al Principio de Capacidad. (Tesis para obtener el grado de Magister en derecho). Recuperado de: <http://repositorio.puce.edu.ec/handle/22000/12602>
- Romero, J. (2014). Análisis Iusfundamental de la Extrafiscalidad – La Construcción Sostenible En El Ámbito Local. (Tesis para obtener el grado de doctor en derecho). Recuperado de: <http://hdl.handle.net/10481/39892>
- Páez, M. (2012). La Capacidad Contributiva en los Tributos Medioambientales. (Tesis para obtener el grado de Doctor en derecho). Recuperado de: https://gedos.usal.es/jspui/bitstream/10366/115606/1/DDAFP_Paez_Medina_M_Elena_LaCapacidadContributivaTributosMedioambientales.pdf

Referencias de la línea de investigación

- Gómez J., Jiménez, J. y Martner R. (2017). *Consensos y conflictos en la política tributaria de América Latina*. Chile: CEPAL.
- Arias L. (2011), *Política Tributaria para el 2011-2016*. Lima: Biblioteca Nacional del Perú.

Anexos

Anexo 1.
Matriz de consistencia

MATRIZ DE CONSISTENCIA PARA ELABORACIÓN DE PROYECTO DE INVESTIGACION

NOMBRE DEL ESTUDIANTE: JORGE ELISEO ORTEGA DEXTRE

FACULTAD/ESCUELA: DERECHO

TÍTULO DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN	La ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste de Lima 2017.
PROBLEMA GENERAL	¿Cuál sería el impacto de una ampliación al impuesto del patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste de Lima 2017?
SUPUESTO GENERAL	La ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste de Lima 2017, el impacto sería favorable, dado que generará un fin extra fiscal a manera de resarcir al medio ambiente, y la política tributaria ambiental logrará reducir el daño bajo el enfoque del contaminador pagador.
PROBLEMAS ESPECIFICOS	<p>PROBLEMA ESPECÍFICO 1</p> <p>¿De qué manera la recaudación del impuesto al patrimonio vehicular influencia en la protección del medio ambiente en Lima 2017?</p>
SUPUESTOS ESPECIFICOS	<p>SUPUESTO ESPECIFICO 1</p> <p>La recaudación del impuesto al patrimonio vehicular influenciaría favorablemente en la protección del medio ambiente en Lima 2017, ya que resarce el daño ocasionado por el parque automotor en desgaste; ocasionando salvaguardar el ecosistema del cual por derecho debemos de tenerlo sano y equilibrado.</p>
	<p>PROBLEMA ESPECÍFICO 2</p> <p>¿De qué forma, la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular, logrará una renovación de la flota vehicular del parque</p>

	automotor en Lima 2017?
	<p>SUPUESTO ESPECIFICO 2</p> <p>Se puede lograr una renovación de la flota vehicular del parque automotor de forma favorable a través de una ampliación al impuesto vehicular en Lima 2017, a través del programa de chatarreo, el cual sería esenciales para la depuración de vehículos con veinte años de antigüedad los mismos que son contaminantes.</p>
OBJETIVO GENERAL	Conocer cuál sería el impacto de una ampliación al impuesto del patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste de Lima 2017
OBJETIVOS ESPECÍFICOS	<p>Precisar de qué manera la recaudación del impuesto al patrimonio vehicular influencia en la protección del medio ambiente en Lima 2017</p> <p>Conocer de qué forma, la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular, logrará una renovación de la flota vehicular del parque automotor en Lima 2017</p>
DISEÑO DEL ESTUDIO	<p>ENFOQUE: CUALITATIVO.</p> <p>DISEÑO DE INVESTIGACION: TEORÍA FUNDAMENTADA.</p> <p>TIPO DE INVESTIGACION: DESCRIPTIVA.</p>
POBLACIÓN Y MUESTRA	<p>POBLACION:</p> <p>Perú</p> <p>MUESTRA:</p> <p>10 especialistas en derecho tributario y contadores.</p>
CATEGORIZACION	<p>Categoría 1: Impuesto al Patrimonio Vehicular</p> <p>Categoría 2: Parque automotor en desgaste</p>

UNIDAD DE ANALISIS Y CATEGORIZACION

CATEGORÍA	DEFINICIÓN
IMPUESTO AL PATRIMONIO VEHICULAR	Vera (2012), respecto al impuesto al patrimonio vehicular: “El Impuesto al Patrimonio Vehicular es de periodicidad anual, y grava la propiedad de los vehículos, automóviles, camionetas, station wagon, camiones, buses y omnibuses con una antigüedad no mayor de tres (3) años”. (p.1)
PARQUE AUTOMOTOR EN DESGASTE	Posada (2016), respecto al parque automotor en desgaste: “El parque automotor está conformado por todos vehículos terrestres que se encuentren circulando en un país, y, además, los vehículos en desgaste – contaminación sonora y ambiental conforman parte de dicho parque automotor” (p. 26).

MÉTODOS DE ANÁLISIS DE DATOS	<p>Guía Análisis de fuente Normativa</p> <p>Guía Análisis de fuente Doctrina</p> <p>Guía de preguntas de entrevista</p> <p>Guía de preguntas de cuestionario</p>
------------------------------	--

Anexos 2.

Guía de preguntas de entrevista.

GUÍA DE ENTREVISTA

TÍTULO: La ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste de Lima 2017.

Entrevistado:

Cargo/Profesión/Grado académico:

Institución:

OBJETIVO GENERAL

Conocer cuál sería el impacto de una ampliación al impuesto del patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste de lima

1. ¿Cuál sería el impacto de una ampliación al impuesto del patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste en Lima?

.....

.....

.....

.....

.....

.....

2. ¿Cómo el impacto de una ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste de lima 2017, genera un fin extra fiscal a manera de resarcir al medio ambiente?

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

3. En su opinión ¿De qué modo la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste reduce el daño bajo el enfoque del contaminador pagador?

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

4. En su opinión ¿La ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste tiene un fin confiscatorio?

.....

.....

.....

.....

.....

.....

OBJETIVO ESPECÍFICO 1

¿De qué manera la recaudación del impuesto al patrimonio vehicular influencia en la protección del medio ambiente en Lima 2017?

5. En su opinión: ¿De qué modo La recaudación del impuesto al patrimonio vehicular influenciaría favorablemente en la protección del medio ambiente en Lima 2017?

.....

.....

.....

.....

6. En su opinión ¿De qué manera La recaudación del impuesto al patrimonio vehicular resarce el daño ocasionado por el parque automotor en desgaste?

.....

.....

.....

.....

.....

7. En su consideración: ¿La recaudación del impuesto al patrimonio vehicular salvaguardar el ecosistema del cual por derecho debemos de tenerlo sano y equilibrado?

.....

.....

.....

.....

.....

OBJETIVO ESPECÍFICO 2

Conocer de qué forma, la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular, logrará una renovación de la flota vehicular del parque

8. ¿De qué forma, la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular, logrará una renovación de la flota vehicular del parque automotor en Lima 2017?

.....

.....

.....

.....

9. En su opinión ¿Se puede lograr una renovación de la flota vehicular del parque automotor a través de una ampliación al impuesto vehicular en Lima?

.....

.....

.....

.....

10. ¿Se puede lograr una renovación de la flota vehicular del parque automotor de forma favorable a través del programa de chatarreo?

.....

.....

.....

.....

11. En su opinión: ¿Se puede lograr con la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular del parque automotor una depuración de vehículos con veinte años de antigüedad?

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Sello

.....

Apellidos y Nombre
FIRMA

Anexos 3.

Guía de preguntas de cuestionario

Guía de Preguntas del Cuestionario

Título: La ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste de Lima 2017

Nombre y Apellido:	
Grado de estudios:	
Tiempo/Beneficiario del servicio	
Edad:	Sexo:

Investigador(a): JORGE ELISEO ORTEGA DEXTRE

Rellene solo un cuadrado para cada una de las respuestas.

Objetivo General	Conocer cuál sería el impacto de una ampliación al impuesto del patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste de Lima.	
1	¿El impacto de una ampliación al impuesto del patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste en Lima, será favorable?	SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
2	¿El impacto de una ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste de Lima 2017, generara un cambio de conducta y lograra resarcir al medio ambiente?	SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
3	¿la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste reduce el daño ambiental?	SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
4	¿La ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste tiene un fin confiscatorio?	SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
5	¿Estaría de acuerdo con el pago de impuestos por parte de los vehículos contaminantes?	SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
6	¿Conoce el impacto que produce el parque automotor en desgaste?	SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
7	¿El impacto a la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular lograra un cambio en el ecosistema?	SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
8	Tiene conocimiento de que es el parque automotor en desgaste de Lima	SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
Objetivo Específico N° 1	Precisar de qué manera la recaudación del impuesto al patrimonio vehicular influencia en la protección del medio ambiente en Lima 2017	
9	¿La recaudación del impuesto al patrimonio vehicular influenciaría favorablemente en la	SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>

	protección del medio ambiente en Lima 2017?	
10	¿La recaudación del impuesto al patrimonio vehicular resarce el daño ocasionado por el parque automotor en desgaste?	SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
11	¿La recaudación del impuesto al patrimonio vehicular salvaguarda el ecosistema del cual por derecho debemos de tenerlo sano y equilibrado?	SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
12	¿La ampliación del impuesto al patrimonio vehicular, logrará una renovación de la flota vehicular del parque automotor en Lima 2017?	SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
13	Conoce cuál es la recaudación y uso que proviene del impuesto al patrimonio vehicular	SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
14	¿Para usted la protección del medio ambiente en Lima, se ve vulnerada por el parque automotor?	SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
15	¿Cree usted que el parque automotor en des-gaste vulnera el derecho a un ambiente sano y equilibrado?	SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
Objetivo Específico N° 2	Conocer de qué forma, la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular, logrará una renovación de la flota vehicular del parque automotor en Lima 2017	
16	¿Se puede lograr una renovación de la flota vehicular del parque automotor a través de una ampliación al impuesto vehicular en Lima?	SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
17	¿Se puede lograr una renovación de la flota vehicular del parque automotor de forma favorable a través del programa de chatarreo?	SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
18	¿Se puede lograr con la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular del parque automotor una depuración de vehículos con veinte años de antigüedad?	SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
19	¿Cree que la renovación del parque automotor se lograra a través de la ampliación al impuesto al patrimonio?	SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
20	¿Cómo usuario de un vehículo contaminante, tiene conocimiento acerca de la renovación de la flota vehicular	SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
21	¿Considera necesario la renovación de la flota vehicular para viabilizar un tránsito más ordenado?	SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
22	¿Considera usted que la renovación de la flota vehicular ayudara a mejorar un mejor ecosistema?	SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
23	¿La actual flota vehicular perjudica el derecho constitucional sobre la salud y ecosistema?	SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>

Comentarios / sugerencias adicionales:

.....

Gracias.

Anexo 4.

Guía de análisis de revisión de fuente doctrinaria.

INSTRUMENTO DE GUÍA DE ANÁLISIS DE REVISIÓN DE FUENTE DOCTRINARIA

TÍTULO

La ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste de Lima 2017.

OBJETIVO JURÍDICO GENERAL

Conocer cuál sería el impacto de una ampliación al impuesto del patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste de Lima

Vera (2012), respecto al impuesto vehicular: “El Impuesto al Patrimonio Vehicular es de periodicidad anual, y grava la propiedad de los vehículos, automóviles, camionetas, station wagon, camiones, buses y omnibuses con una antigüedad no mayor de tres (3) años”. (p.1)

Chaparro (2006), respecto al impuesto del patrimonio vehicular:

Los propietarios de los vehículos deben obtener una primera inscripción en el registro de propiedad vehicular para poder circular, este es el medio idóneo para extender automáticamente el alcance del impuesto, incluso a los vehículos usados que ingresan al país y que tienen que obtener una primera tarjeta de propiedad (s.p.).

OBJETIVO JURÍDICO ESPECIFICO 1

Precisar de qué manera la recaudación del impuesto al patrimonio vehicular influencia en la protección del medio ambiente en Lima 2017

La sociedad de comercio exterior del Perú (2005) menciona sobre la política tributaria:

La recaudación de tributos en el Perú se fundamenta en tres tipos de impuestos: el Impuesto a la Renta (IR), el Impuesto General a las Ventas (IGV) y el Impuesto Selectivo al Consumo (ISC). El primero grava los ingresos de las personas naturales y jurídicas. Los dos últimos gravan la producción y el consumo. El agregado de estos impuestos representa en la actualidad el 87% de los ingresos tributarios del Gobierno Central. (s.p.)

SAAVEDRA (2014) menciona sobre la contaminación vehicular:

Las emisiones provenientes de la combustión en los vehículos generan una gran cantidad de contaminantes atmosféricos siendo el automóvil y el avión los que un mayor grado de contaminación ocasionan. Para el caso específico del automóvil, la magnitud de contaminación depende de la clase de combustible utilizado, del tipo de motor, el uso de catalizadores y la densidad del tráfico. (p.8).

OBJETIVO JURÍDICO ESPECIFICO 2

Conocer de qué forma, la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular, logrará una renovación de la flota vehicular del parque automotor en Lima 2017

Mora (2012) refiere sobre la renovación de flotas vehiculares:

Una flota de vehículos representa una sustancial inversión. Uno de los aspectos más importantes y que representan un mayor reto en su gestión operativa es la decisión de cuándo reemplazar las unidades que la componen. Estas decisiones tienen un claro impacto económico, así como también afectan la capacidad de la flota para atender las necesidades demandadas. (p.3).

Anexo 5.

Guía de análisis de revisión de fuente normativa.

INSTRUMENTO DE GUÍA DE ANALISIS DE REVISIÓN DE FUENTE NORMATIVA

TÍTULO

“La ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en
desgaste en cercado de Lima 2017”

OBJETIVO JURÍDICO GENERAL

Conocer cuál sería el impacto de una ampliación al impuesto del patrimonio
vehicular para el parque automotor en desgaste de Lima

Legislación Peruana

BASE LEGAL DEL IMPUESTO AL PATRIMONIO VEHICULAR

El Capítulo III Título II del Texto Único Ordenado de la Ley de Tributación Municipal aprobado por Decreto Supremo N.º 156-2004-EF establece: Artículo 30º: El Impuesto al Patrimonio Vehicular, de periodicidad anual, grava la propiedad de los vehículos, automóviles, camionetas, station wagons, camiones, buses y ómnibuses, con una antigüedad no mayor de tres (3) años. Dicho plazo se computará desde la primera inscripción en el Registro de Propiedad Vehicular. Artículo 30º inciso a): La administración del impuesto corresponde a las Municipalidades Provinciales, en cuya jurisdicción tenga su domicilio el propietario del vehículo. El rendimiento del impuesto constituye renta de la Municipalidad Provincial.

El TUO de la ley de tributación municipal. Decreto supremo N.º 22-94-EF, reglamento del impuesto al patrimonio vehicular establece:

Artículo 31º: Personas naturales o jurídicas propietarias de los vehículos gravados, al 1 de enero del año. Cuando se efectúe cualquier transferencia, el adquirente asumirá la condición de contribuyente desde el 1 de enero del año siguiente de producido el hecho. El valor original de adquisición, importación o de ingreso al patrimonio, según conste en el comprobante de pago, incluido los impuestos, el que en ningún caso será menor a la tabla referencial que anualmente apruebe el Ministerio de Economía y Finanzas.

Legislación Española

Base Legal del Impuesto al Patrimonio Vehicular

Ley 16/2017, de 1 de agosto, del cambio climático.

Sección 2.^a Impuesto sobre las emisiones de dióxido de carbono de los vehículos de tracción mecánica Artículo 40. Objeto y naturaleza. 1. El impuesto sobre las emisiones de dióxido de carbono de los vehículos de tracción mecánica tiene por objeto gravar las emisiones de dióxido de carbono que producen estos vehículos y que inciden en el incremento de las emisiones de gases de efecto invernadero. 2. Este tributo tiene carácter finalista y debe nutrir a partes iguales el Fondo Climático y el Fondo de Patrimonio Natural.

OBJETIVO JURÍDICO ESPECIFICO 1

Precisar de qué manera la recaudación del impuesto al patrimonio vehicular influencia en la protección del medio ambiente en Lima 2017

POLITICA PERUANA

Texto Único Ordenado del Código Tributario Decreto Supremo N° 135-99-EF (Publicado el 19 de agosto de 1999) menciona en el título preliminar:

NORMA I: CONTENIDO

El presente Código establece los principios generales, instituciones, procedimientos y normas del ordenamiento jurídico-tributario.

NORMA II: AMBITO DE APLICACION

Este Código rige las relaciones jurídicas originadas por los tributos. Para estos efectos, el término genérico tributo comprende:

- a) Impuesto: Es el tributo cuyo cumplimiento no origina una contraprestación directa en favor del contribuyente por parte del Estado.
- b) Contribución: Es el tributo cuya obligación tiene como hecho generador beneficios derivados de la realización de obras públicas o de actividades estatales.
- c) Tasa: Es el tributo cuya obligación tiene como hecho generador la prestación efectiva por el Estado de un servicio público individualizado en el contribuyente (p.2).

OBJETIVO JURÍDICO ESPECÍFICO 2

Conocer de qué forma, la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular, logrará una renovación de la flota vehicular del parque automotor en Lima 2017.

Legislación Ecuador

Impuestos ambientales capítulo i impuesto ambiental a la contaminación vehicular menciona que:

Art. Xxx - Objeto Imponible. - Créase el Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular (IACV) que grava la contaminación del ambiente producida por el uso de vehículos motorizados de transporte terrestre. Art. Xxx.- Hecho generador - El hecho generador de este impuesto es la contaminación ambiental producida por los vehículos motorizados de transporte terrestre. Art. xxx.- Sujeto Activo.- El sujeto activo de este impuesto es el Estado ecuatoriano. Lo administrará a través del Servicio de Rentas Internas. Art. xxx. - Sujeto Pasivo. - Son sujetos pasivos del IACV las personas naturales, sucesiones indivisas y las sociedades, nacionales o extranjeras, que sean propietarios de vehículos motorizados de transporte terrestre (p.4).

Anexo 6.
Fichas de Validaciones de instrumentos

VALIDACIÓN DE INSTRUMENTO

I. DATOS GENERALES

- 1.1. Apellidos y Nombres: Lara ortiz, Javier
 1.2. Cargo e institución donde labora: Universidad Privada César Vallejo
 1.3. Nombre del instrumento motivo de evaluación: Guía de análisis de fuente normativa
 1.4. Autor(A) de Instrumento: JORGE ORTEGA Dextre

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN														
CRITERIOS	INDICADORES	INACEPTABLE					MINIMAMENTE ACEPTABLE			ACEPTABLE				
		40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100
1. CLARIDAD	Esta formulado con lenguaje comprensible.										X			
2. OBJETIVIDAD	Esta adecuado a las leyes y principios científicos.										X			
3. ACTUALIDAD	Esta adecuado a los objetivos y las necesidades reales de la investigación.										X			
4. ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica.											X		
5. SUFICIENCIA	Toma en cuenta los aspectos metodológicos esenciales											X		
6. INTENCIONALIDAD	Esta adecuado para valorar las categorías.											X		
7. CONSISTENCIA	Se respalda en fundamentos técnicos y/o científicos.										X			
8. COHERENCIA	Existe coherencia entre los problemas, objetivos, supuestos jurídicos										X			
9. METODOLOGÍA	La estrategia responde una metodología y diseño aplicados para lograr verificar los supuestos.											X		
10. PERTINENCIA	El instrumento muestra la relación entre los componentes de la investigación y su adecuación al Método Científico.										X			

III. OPINIÓN DE APLICABILIDAD

- El Instrumento cumple con los Requisitos para su aplicación
- El Instrumento no cumple con los requisitos para su aplicación

IV. PROMEDIO DE VALORACIÓN :

SI ✓

90 %

Lima, 12 de junio del 2018

FIRMA DEL EXPERTO INFORMANTE

DNI No. 17851191 Telf. 970 777758

VALIDACIÓN DE INSTRUMENTO

I. DATOS GENERALES

- 1.1. Apellidos y Nombres: Lara Ortiz, Javier
 1.2. Cargo e institución donde labora: Universidad Privada César Vallejo
 1.3. Nombre del instrumento motivo de evaluación: Guía de análisis de punto de máxima
 1.4. Autor(A) de Instrumento: JORGE ORTEGA DEXTRE

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

II. ASPECTOS DE VALIDACION														
CRITERIOS	INDICADORES	INACEPTABLE					MINIMAMENTE ACEPTABLE			ACEPTABLE				
		40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100
1. CLARIDAD	Esta formulado con lenguaje comprensible.											X		
2. OBJETIVIDAD	Esta adecuado a las leyes y principios científicos.											X		
3. ACTUALIDAD	Esta adecuado a los objetivos y las necesidades reales de la investigación.											X		
4. ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica.												X	
5. SUFICIENCIA	Toma en cuenta los aspectos metodológicos esenciales												X	
6. INTENCIONALIDAD	Esta adecuado para valorar las categorías.												X	
7. CONSISTENCIA	Se respalda en fundamentos técnicos y/o científicos.											X		
8. COHERENCIA	Existe coherencia entre los problemas, objetivos, supuestos jurídicos											X		
9. METODOLOGÍA	La estrategia responde una metodología y diseño aplicados para lograr verificar los supuestos.											X		
10. PERTINENCIA	El instrumento muestra la relación entre los componentes de la investigación y su adecuación al Método Científico.												X	

III. OPINIÓN DE APLICABILIDAD

- El Instrumento cumple con los Requisitos para su aplicación
- El Instrumento no cumple con Los requisitos para su aplicación

SI ✓

IV. PROMEDIO DE VALORACIÓN :

90 %

Lima 18 de junio del 2018

FIRMA DEL EXPERTO INFORMANTE

DNI No. 17851191 Telf. 975777758

VALIDACIÓN DE INSTRUMENTO

I. DATOS GENERALES

- 1.1. Apellidos y Nombres: Israel Ballena, Cesar Augusto
 1.2. Cargo e institución donde labora: Universidad Privada César Vallejo
 1.3. Nombre del instrumento motivo de evaluación: Guía de preguntas de entrevista
 1.4. Autor(A) de Instrumento: Jorge Eliseo Ortega Dextre

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

CRITERIOS	INDICADORES	INACEPTABLE						MINIMAMENTE ACEPTABLE			ACEPTABLE			
		40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100
1. CLARIDAD	Esta formulado con lenguaje comprensible.											X		
2. OBJETIVIDAD	Esta adecuado a las leyes y principios científicos.											X		
3. ACTUALIDAD	Esta adecuado a los objetivos y las necesidades reales de la investigación.											X		
4. ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica.											X		
5. SUFICIENCIA	Toma en cuenta los aspectos metodológicos esenciales											X		
6. INTENCIONALIDAD	Esta adecuado para valorar las categorías.											X		
7. CONSISTENCIA	Se respalda en fundamentos técnicos y/o científicos.											X		
8. COHERENCIA	Existe coherencia entre los problemas, objetivos, supuestos jurídicos											X		
9. METODOLOGÍA	La estrategia responde una metodología y diseño aplicados para lograr verificar los supuestos.											X		
10. PERTINENCIA	El instrumento muestra la relación entre los componentes de la investigación y su adecuación al Método Científico.											X		

III. OPINIÓN DE APLICABILIDAD

- El Instrumento cumple con los Requisitos para su aplicación
- El Instrumento no cumple con Los requisitos para su aplicación



IV. PROMEDIO DE VALORACIÓN:

90 %

Lima, 24 de Octubre del 2018


 FIRMA DEL EXPERTO INTERVISTANTE

DNI No 10756211 Telf:

VALIDACIÓN DE INSTRUMENTO

I. DATOS GENERALES

1.1. Apellidos y Nombres..... Prieto Chavez Job
 1.2. Cargo e institución donde labora:..... Universidad Privada Cesar Vallejo
 1.3. Nombre del instrumento motivo de evaluación:..... Guía de preguntas de entrevista
 1.4. Autor(A) de Instrumento:..... Ortega Dextre Jorge Eliseo

1.5. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

CRITERIOS	INDICADORES	INACEPTABLE						MINIMAMENTE ACEPTABLE			ACEPTABLE			
		40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100
1. CLARIDAD	Esta formulado con lenguaje comprensible.											/		
2. OBJETIVIDAD	Esta adecuado a las leyes y principios científicos.											/		
3. ACTUALIDAD	Esta adecuado a los objetivos y las necesidades reales de la investigación.											/		
4. ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica.											/		
5. SUFICIENCIA	Toma en cuenta los aspectos metodológicos esenciales											/		
6. INTENCIONALIDAD	Esta adecuado para valorar las categorías.											/		
7. CONSISTENCIA	Se respalda en fundamentos técnicos y/o científicos.											/		
8. COHERENCIA	Existe coherencia entre los problemas, objetivos, supuestos jurídicos											/		
9. METODOLOGÍA	La estrategia responde una metodología y diseño aplicados para lograr verificar los supuestos.											/		
10. PERTINENCIA	El instrumento muestra la relación entre los componentes de la investigación y su adecuación al Método Científico.											/		

II. OPINIÓN DE APLICABILIDAD

- El Instrumento cumple con los Requisitos para su aplicación
- El Instrumento no cumple con Los requisitos para su aplicación

Sí

III. PROMEDIO DE VALORACIÓN :

90 %

Lima, 11 de octubre del 2018

FIRMA DEL EXPERTO INFORMANTE

DNI No. 41813648 Tel:.....

VALIDACIÓN DE INSTRUMENTO

I. DATOS GENERALES

- 1.1. Apellidos y Nombres: Chávez Rabanal, Mario Gonzalo
 1.2. Cargo e institución donde labora: Universidad Privada César Vallejo
 1.3. Nombre del instrumento motivo de evaluación: Guía de preguntas de entrevista
 1.4. Autor(A) de Instrumento: Jorge Eliseo Ortega Dextre

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

CRITERIOS	INDICADORES	INACEPTABLE						MINIMAMENTE ACEPTABLE			ACEPTABLE			
		40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100
1. CLARIDAD	Esta formulado con lenguaje comprensible.													✓
2. OBJETIVIDAD	Esta adecuado a las leyes y principios científicos.													✓
3. ACTUALIDAD	Esta adecuado a los objetivos y las necesidades reales de la investigación.													✓
4. ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica.													✓
5. SUFICIENCIA	Toma en cuenta los aspectos metodológicos esenciales													✓
6. INTENCIONALIDAD	Esta adecuado para valorar las categorías.													✓
7. CONSISTENCIA	Se respalda en fundamentos técnicos y/o científicos.													✓
8. COHERENCIA	Existe coherencia entre los problemas, objetivos, supuestos jurídicos													✓
9. METODOLOGÍA	La estrategia responde una metodología y diseño aplicados para lograr verificar los supuestos.													✓
10. PERTINENCIA	El instrumento muestra la relación entre los componentes de la investigación y su adecuación al Método Científico.													✓

III. OPINIÓN DE APLICABILIDAD

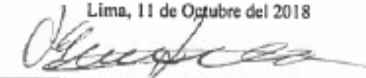
- El Instrumento cumple con los Requisitos para su aplicación
- El Instrumento no cumple con Los requisitos para su aplicación

SI

IV. PROMEDIO DE VALORACIÓN:

95 %

Lima, 11 de Octubre del 2018


 FIRMA DEL EXPERTO INFORMANTE

DNI No. 4001324 Telf.: 985595522

VALIDACIÓN DE INSTRUMENTO

I. DATOS GENERALES

1.1. Apellidos y Nombres: L. Torne Guerrero AUGC FCOMB NOO
 1.2. Cargo e institución donde labora: UCV Lima NORF
 1.3. Nombre del instrumento motivo de evaluación: Guía de preguntas de cuestionari
 1.4. Autor(A) de Instrumento: Ortega Dexter Jorge Eliseo

1.5. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

CRITERIOS	INDICADORES	INACEPTABLE						MINIMAMENTE ACEPTABLE			ACEPTABLE			
		40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100
1. CLARIDAD	Esta formulado con lenguaje comprensible.												✓	
2. OBJETIVIDAD	Esta adecuado a las leyes y principios científicos.												✓	
3. ACTUALIDAD	Esta adecuado a los objetivos y las necesidades reales de la investigación.												✓	
4. ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica.												✓	
5. SUFICIENCIA	Toma en cuenta los aspectos metodológicos esenciales												✓	
6. INTENCIONALIDAD	Esta adecuado para valorar las categorías.												✓	
7. CONSISTENCIA	Se respalda en fundamentos técnicos y/o científicos.												✓	
8. COHERENCIA	Existe coherencia entre los problemas, objetivos, supuestos jurídicos												✓	
9. METODOLOGÍA	La estrategia responde una metodología y diseño aplicados para lograr verificar los supuestos.												✓	
10. PERTINENCIA	El instrumento muestra la relación entre los componentes de la investigación y su adecuación al Método Científico.												✓	

II. OPINIÓN DE APLICABILIDAD

- El Instrumento cumple con los Requisitos para su aplicación
- El Instrumento no cumple con Los requisitos para su aplicación

Si

III. PROMEDIO DE VALORACIÓN :

95 %

Lima, 30/11/11 del 2018

FIRMA DEL EXPERTO INFORMANTE

DNI No. 09961864 Telf.: 986258944

VALIDACIÓN DE INSTRUMENTO

I. DATOS GENERALES

1.1. Apellidos y Nombres: Pietero Chavez Job
 1.2. Cargo e institución donde labora: Universidad Privada César Vallejo
 1.3. Nombre del instrumento motivo de evaluación: Cuiz de preguntas de cuestionario
 1.4. Autor(A) de Instrumento: Ortega Dexter Jorge Eliseo

1.5. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

CRITERIOS	INDICADORES	INACEPTABLE						MINIMAMENTE ACEPTABLE			ACEPTABLE			
		40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100
1. CLARIDAD	Esta formulado con lenguaje comprensible.											/		
2. OBJETIVIDAD	Esta adecuado a las leyes y principios científicos.											/		
3. ACTUALIDAD	Esta adecuado a los objetivos y las necesidades reales de la investigación.											/		
4. ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica.											/		
5. SUFICIENCIA	Toma en cuenta los aspectos metodológicos esenciales											/		
6. INTENCIONALIDAD	Esta adecuado para valorar las categorías.											/		
7. CONSISTENCIA	Se respalda en fundamentos técnicos y/o científicos.											/		
8. COHERENCIA	Existe coherencia entre los problemas, objetivos, supuestos jurídicos											/		
9. METODOLOGÍA	La estrategia responde una metodología y diseño aplicados para lograr verificar los supuestos.											/		
10. PERTINENCIA	El instrumento muestra la relación entre los componentes de la investigación y su adecuación al Método Científico.											/		

II. OPINIÓN DE APLICABILIDAD

- El Instrumento cumple con los Requisitos para su aplicación
- El Instrumento no cumple con Los requisitos para su aplicación

Si

III. PROMEDIO DE VALORACIÓN :

90 %

Lima, del 2018

FIRMA DEL EXPERTO INFORMANTE

DNI No. 4111737 e/f:

VALIDACIÓN DE INSTRUMENTO

I. DATOS GENERALES

- 1.1. Apellidos y Nombres: Chávez Rabanal Mario Gonzalo
 1.2. Cargo e institución donde labora: Docente Universidad Cesar Vallejo
 1.3. Nombre del instrumento motivo de evaluación: Guía de preguntas de cuestionario
 1.4. Autor(A) de Instrumento: Ortega Dextre Jorge Eliseo

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

CRITERIOS	INDICADORES	INACEPTABLE						MINIMAMENTE ACEPTABLE			ACEPTABLE			
		40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100
1. CLARIDAD	Esta formulado con lenguaje comprensible.												✓	
2. OBJETIVIDAD	Esta adecuado a las leyes y principios científicos.												✓	
3. ACTUALIDAD	Esta adecuado a los objetivos y las necesidades reales de la investigación.												✓	
4. ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica.												✓	
5. SUFICIENCIA	Toma en cuenta los aspectos metodológicos esenciales												✓	
6. INTENCIONALIDAD	Esta adecuado para valorar las categorías.												✓	
7. CONSISTENCIA	Se respalda en fundamentos técnicos y/o científicos.												✓	
8. COHERENCIA	Existe coherencia entre los problemas, objetivos, supuestos jurídicos												✓	
9. METODOLOGÍA	La estrategia responde una metodología y diseño aplicados para lograr verificar los supuestos.												✓	
10. PERTINENCIA	El instrumento muestra la relación entre los componentes de la investigación y su adecuación al Método Científico.												✓	

III. OPINIÓN DE APLICABILIDAD

- El Instrumento cumple con los Requisitos para su aplicación
- El Instrumento no cumple con Los requisitos para su aplicación

IV. PROMEDIO DE VALORACIÓN :

61

95 %

Lima, 14 de Noviembre del 2018

FIRMA DEL EXPERTO INFORMANTE

DNI No. 40511114 Telf. 985115522

Anexo 7.
Instrumentos aplicados

GUÍA DE ENTREVISTA

TÍTULO: La ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste de Lima 2017.

Entrevistado: *Joseandres Humán Huamán*

Cargo/Profesión/Grado académico:

Institución:

OBJETIVO GENERAL

Conocer cuál sería el impacto de una ampliación al impuesto del patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste de lima

1. ¿Cuál sería el impacto de una ampliación al impuesto del patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste en Lima?

Sería de mucho provecho a nivel fiscal lograr un impuesto a vehículos contaminantes, teniendo en cuenta que el último país en tomar esta medida es España a inicios del presente año y ha logrado establecer índices considerables en la reducción de vehículos contaminantes del ecosistema

2. ¿Cómo el impacto de una ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste de lima 2017, genera un fin extra fiscal a manera de resarcir al medio ambiente?

Tomando como premisa el hecho de que se gravaran en específico a vehículos antiguos, se puede inferir el claro interés de generar un fin distinto al fiscal, ello

Joseandres Humán Huamán
ABOGADO
C.A.L. N° 41561

traería distintas finalidades como la protección directa o indirecta del medio ambiente

3. En su opinión ¿De qué modo la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste reduce el daño bajo el enfoque del contaminador pagador?

Los impuestos ambientales también conocidos como impuestos verdes son conocidos por los claros objetivos que desean alcanzar al lograr gravar productos, propiedades, entre otros, y tomando en consideración lo antes mencionado, se puede determinar que su objetivo es evitar la repetida conducta que daña el ecosistema

4. En su opinión ¿La ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste tiene un fin confiscatorio?

No tiene un fin confiscatorio puesto que permite realizar la conducta que aun cuando esta se encuentra gravada, dependerá de los propietarios el uso o no de los vehículos contaminantes

OBJETIVO ESPECÍFICO 1

¿De qué manera la recaudación del impuesto al patrimonio vehicular influencia en la protección del medio ambiente en Lima 2017?

5. En su opinión: ¿De qué modo La recaudación del impuesto al patrimonio vehicular influenciaría favorablemente en la protección del medio ambiente en Lima 2017?

Lo favorable de ampliar este impuesto será que, al gravar el uso de vehículos contaminantes, estos se verán instados a decidir entre cambiar o no la acción repetida del uso de medios de transporte que generan mayores gases tóxicos, por lo que su influencia es de gran importancia para la protección del medio ambiente

6. En su opinión ¿De qué manera La recaudación del impuesto al patrimonio vehicular resarce el daño ocasionado por el parque automotor en desgaste?

De ninguna manera, la actual política de protección ambiental unida a la política tributaria, sobre los impuestos que gravan vehículos, no llega a salvaguardar uno de los derechos constitucionales más importantes con los que contamos los ciudadanos

7. En su consideración: ¿La recaudación del impuesto al patrimonio vehicular salvaguardar el ecosistema del cual por derecho debemos de tenerlo sano y equilibrado?

No se ha establecido hasta el momento un fin particular sobre el impuesto al patrimonio vehicular


JOSE CARLOS HUAMÁN HUAMÁN
ABOGADO
C.A.B. N° 41561

OBJETIVO ESPECÍFICO 2

Conocer de qué forma, la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular, logrará una renovación de la flota vehicular del parque

8. ¿De qué forma, la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular, logrará una renovación de la flota vehicular del parque automotor en Lima 2017?

No es una de los principales fines de la ampliación al impuesto vehicular, sin embargo, traerá como consecuencia que pueda crear conciencia ambiental y con ello una posible renovación ambiental

9. En su opinión ¿Se puede lograr una renovación de la flota vehicular del parque automotor a través de una ampliación al impuesto vehicular en Lima?

Se puede lograr una renovación de la flota vehicular ampliando el impuesto al patrimonio vehicular y además estableciendo con la recaudación otros mecanismos de transporte limpio con lo que eviten utilizar vehículos contaminantes

10. ¿Se puede lograr una renovación de la flota vehicular del parque automotor de forma favorable a través del programa de chatarreo?

Si, esta herramienta viene siendo aplicada de manera útil por parte de la municipalidad de Lima en su afán de terminar con la circulación de vehículos mayores, pero debe ser ampliada hasta aplicarse con vehículos menores

11. En su opinión: ¿Se puede lograr con la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular del parque automotor una depuración de vehículos con veinte años de antigüedad?

Esta propuesta ampliatoria puede lograr distintos beneficios, dentro de los cuales podemos establecer que recaerá como una consecuencia accesorio la depuración de los vehículos antiguos de nuestra ciudad

.....

Sello

.....

Apeildos y Nombre
FIRMA


José Andrés Cárdenas
ABOGADO
C.A.L. N° 2501

GUÍA DE ENTREVISTA

TÍTULO: La ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste de Lima 2017.

Entrevistado: *Erica Adriazola Cornejo*

Cargo/Profesión/Grado académico: *Abogada asesora en contratos tributarios*

Institución:

OBJETIVO GENERAL

Conocer cuál sería el impacto de una ampliación al impuesto del patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste de Lima

1. ¿Cuál sería el impacto de una ampliación al impuesto del patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste en Lima?

El impacto de una ampliación al impuesto del patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste en Lima sería favorable debido a que dicha medida permite la salida voluntaria de vehículos y así llegar a la renovación del mismo, siendo esa manera por la cual los vehículos nuevos ya no tengan que afrontar dicho impuesto y este en lugar sea trasladado a los vehículos de mayor antigüedad y que mayor contaminación causa al medio ambiente.

2. ¿Cómo el impacto de una ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste de lima 2017, genera un fin extra fiscal a manera de resarcir al medio ambiente?

Favorable, tomando como punto medular que dicho impuesto genera un fin extrafiscal debido a la manera de resarcir el medio ambiente y la recaudación e ingresos que obtendría para cubrir los gastos por el uso de vehículos contaminantes.

3. En su opinión ¿De qué modo la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste reduce el daño bajo el enfoque del contaminador pagador?

Esta modificación ocasionara en la sociedad un impacto en el ámbito de la salud y el medio ambiente.

4. En su opinión ¿La ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste tiene un fin confiscatorio?

Dicho principio refiere que un tributo no puede exceder la capacidad contributiva del contribuyente, por que por ende el fin confiscatorio en este caso se debe determinar bajo los principios de proporcionalidad y razonabilidad.

OBJETIVO ESPECÍFICO 1

¿De qué manera la recaudación del impuesto al patrimonio vehicular influencia en la protección del medio ambiente en Lima 2017?

5. En su opinión: ¿De qué modo La recaudación del impuesto al patrimonio vehicular influenciaría favorablemente en la protección del medio ambiente en Lima 2017?

La recaudación del impuesto al patrimonio vehicular, puede lograr que los agentes de hecho de la ciudad se sientan obligados a preocuparse por la protección del medio ambiente.

6. En su opinión ¿De qué manera La recaudación del impuesto al patrimonio vehicular resarce el daño ocasionado por el parque automotor en desgaste?

Las municipalidades, así como los entes superiores encargados de recaudar el dicho impuesto no han implementado el uso que se haga de las medidas económicas recaudadas.

7. En su consideración: ¿La recaudación del impuesto al patrimonio vehicular salvaguardar el ecosistema del cual por derecho debemos de tenerlo sano y equilibrado?

La actual aplicación a los sujetos a pago de dicho impuesto se da sobre vehículos nuevos que por su propia condición no son contaminantes, entonces se entiende que la recaudación de impuestos gravando vehículos nuevos no salvaguarda los intereses de la sociedad ambiental.

OBJETIVO ESPECÍFICO 2

Conocer de qué forma, la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular, logrará una renovación de la flota vehicular del parque automotor en Lima 2017

8. ¿De qué forma, la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular, logrará una renovación de la flota vehicular del parque automotor en Lima 2017?

Logrará una renovación al crear conciencia y cultura tributaria ambiental, por ello la ampliación traerá fines subjetivos que, sin estar establecidos en el impuesto, este logra ese objetivo.

9. En su opinión ¿Se puede lograr una renovación de la flota vehicular del parque automotor a través de una ampliación al impuesto vehicular en Lima?

Las consecuencias de impuestos de género ambiental tributarios, siempre repercuten en las modificaciones sociales, ambientales y económicas, por ende, podrá ser viable la renovación a través de ampliar el impuesto vehicular.

10. ¿Se puede lograr una renovación de la flota vehicular del parque automotor de forma favorable a través del programa de chatarreo?

A través del programa del chatarreo se lograría la depuración de vehículos con 20 años de antigüedad los cuales son contaminantes.

11. En su opinión: ¿Se puede lograr con la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular del parque automotor una depuración de vehículos con veinte años de antigüedad?

Este debe ser un trabajo en conjunto que realicen los entes normativos y los que realicen la aplicación de la ampliación a dichos impuestos para con ello lograr indagar a los agentes sujetos de tributación a poder acercarse al fondo del chatarrero y así depurar sus vehículos contaminantes.

ERIKA E. ADRIAZOLA CORNEJO
ABOGADA
REG. C.A.L. N° 36014

Sello


ADRIAZOLA CORNEJO, ERIKA E.
Apellidos y Nombre
FIRMA

GUÍA DE ENTREVISTA

TÍTULO: La ampliación del Impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste de Lima 2017.

Entrevistado: *Julio Alberto Díaz Oblitas*

Cargo/Profesión/Grado académico: *Abogado Litigante en temas tributarios*

Institución:

OBJETIVO GENERAL

Conocer cuál sería el impacto de una ampliación al impuesto del patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste de Lima

1. ¿Cuál sería el impacto de una ampliación al impuesto del patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste en Lima?

Analizando la actual problemática en cuanto a contaminación global, reflejada en el mundo a consecuencia de los estudios realizados por el grupo intergubernamental de expertos sobre el cambio climático, es necesario que se establezcan medidas de prevención y confrontación a los focos de contaminación, por lo que sería beneficioso la ampliación de dicho impuesto a nivel recaudador como a nivel preventivo.

2. ¿Cómo el impacto de una ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste de lima 2017, genera un fin extra fiscal a manera de resarcir al medio ambiente?

La actual tributación por el impuesto vehicular sostendría una mera política de fin recaudatorio, siendo esto construido únicamente para recaudar ingresos. Por lo que es considerado un impuesto fiscal.

3. En su opinión ¿De qué modo la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste reduce el daño bajo el enfoque del contaminador pagador?

Si la ampliación mencionada es llevada al ámbito tributario ambiental entonces podemos inferir que la regulación sea bajo el enfoque de contaminador pagador y por ende reduiría el daño al disminuir el uso de vehículos contaminantes.

4. En su opinión ¿La ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste tiene un fin confiscatorio?

Este impuesto ha sido de aplicación en distintos países que tuvieron como fuente a los acuerdos internacionales adoptados en materia de salvaguarda del ecosistema y no fue considerado como un impuesto de género confiscatorio.

OBJETIVO ESPECÍFICO 1

¿De qué manera la recaudación del impuesto al patrimonio vehicular influencia en la protección del medio ambiente en Lima 2017?

5. En su opinión: ¿De qué modo La recaudación del impuesto al patrimonio vehicular influenciaría favorablemente en la protección del medio ambiente en Lima 2017?

Logrando adoptarse tal medida ampliatoria del impuesto vehicular, esta puede generar un resarcimiento en forma de creación de áreas verdes o cabinas de aire puro, las cuales son usadas en zonas libres de contaminación, por lo que la influencia de la ampliación va más allá de solo el ánimo de desalentar la acción repetida del contribuyente.

6. En su opinión ¿De qué manera La recaudación del impuesto al patrimonio vehicular resarce el daño ocasionado por el parque automotor en desgaste?

No puede igualarse que la economía recaudada por la tributación de dicho impuesto, en la actualidad, sea derivada hacia la creación de mecanismos con fines de protección ambiental.

7. En su consideración: ¿La recaudación del impuesto al patrimonio vehicular salvaguardar el ecosistema del cual por derecho debemos de tenerlo sano y equilibrado?

Se debe tener en consideración que, a través de la recaudación otra, a consecuencia de una ampliación, esta debe ser destinada al resarcimiento del medio ambiente, lo que traera una protección dado que la actual medida de tributación no salvaguarda el ecosistema, con ello hacer valer nuestros derechos constitucionales.

OBJETIVO ESPECÍFICO 2

Conocer de qué forma, la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular, logrará una renovación de la flota vehicular del parque automotor en Lima 2017

8. ¿De qué forma, la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular, logrará una renovación de la flota vehicular del parque automotor en Lima 2017?

Los impuestos son creados con la finalidad más alta de la fiscal son utilizados para generar más de una consecuencia, por lo que puede inferirse que al desalentar el pago de impuestos por el uso de vehículos contaminantes, también tiene la finalidad de generar un cambio de conducta del contribuyente, por lo que busque salir del campo aplicativo de impuestos y por ende renovar su vehículo.

9. En su opinión ¿Se puede lograr una renovación de la flota vehicular del parque automotor a través de una ampliación al impuesto vehicular en Lima?

Se puede lograr una renovación del parque automotor en desgate si se aplican medidas tributarias con fines extrafiscales como la presente propuesta de ampliación del tributo a gravar.

10. ¿Se puede lograr una renovación de la flota vehicular del parque automotor de forma favorable a través del programa de chatarreo?

Tal programa presenta deficiencias en sus características de adoptar tal bono ya que solo es aplicable a vehículos mayores siendo esencial ampliar el campo de aplicación para que así pueda haber mayores beneficios y renovación de parque automotor.

11. En su opinión: ¿Se puede lograr con la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular del parque automotor una depuración de vehículos con veinte años de antigüedad?

acotado a la Pregunta antes Resulta la depuración sería una consecuencia de ampliación del impuesto, así como la ampliación del programa 'bono del ciclista', por ello resulta esencial que ambos aspectos sean modificados en aras de una mejor política tributaria anticiclista.

Julio Alberto Díaz Obislas
ABOGADO
REG. C.A.L. 61858

Sello



Apellidos y Nombre
FIRMA

GUÍA DE ENTREVISTA

TÍTULO: La ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste de Lima 2017.

Entrevistado: Karla Cueto García

Cargo/Profesión/Grado académico: Abogado especialista en derecho ambiental

Institución:

OBJETIVO GENERAL

Conocer cuál sería el impacto de una ampliación al impuesto del patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste de Lima

1. ¿Cuál sería el impacto de una ampliación al impuesto del patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste en Lima?

El actual promedio de tasas en los
cuales se pagan el impuesto vehicular
resulta insuficiente tener en cuenta
el gran número de vehículos que
existen en nuestro parque automotor,
entonces la idea de una
ampliación cobrara para los fines
de protección ambiental.

2. ¿Cómo el impacto de una ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste de lima 2017, genera un fin extra fiscal a manera de resarcir al medio ambiente?

Los impuestos de doble finalidad son para cumplir tanto el fin recaudatorio fiscal como el fin de sanar o conducir, habiendo o formando en las suales se crea sujetos o la aplicación de un impuesto, por lo que si entendemos que el segundo finalidad de un impuesto de fin extra fiscal como este, es usar los ingresos para cubrir los gastos que genera el uso del vehículo, en lugar de contaminar.

3. En su opinión ¿De que modo la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste reduce el daño bajo el enfoque del contaminador pagador?

Esta ampliación tiene beneficios a nuestra sociedad ya que tiene como concepto principal el aumento de la producción de bienes y servicios por ende reduce los costos de contaminación ambiental.

4. En su opinión ¿La ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste tiene un fin confiscatorio?

En el sector también existe un principio de no confiscatoriedad que para el caso de la creación de impuestos que tengan la finalidad de recaudar de los bienes del sujeto, teniendo en cuenta que en el enfoque de este impuesto ya fue aplicado en distintos países no tiene ningún carácter confiscatorio.

OBJETIVO ESPECÍFICO 1

¿De qué manera la recaudación del impuesto al patrimonio vehicular influencia en la protección del medio ambiente en Lima 2017?

5. En su opinión: ¿De qué modo La recaudación del impuesto al patrimonio vehicular influiría favorablemente en la protección del medio ambiente en Lima 2017?

Influencia favorablemente, siendo que el sujeto al tributar tendría conciencia de que con su pago recaudado sobre la aplicación del impuesto vehicular, dicho pago sería destinado a la protección del medio ambiente.

6. En su opinión ¿De qué manera La recaudación del impuesto al patrimonio vehicular reserba el daño ocasionado por el parque automotor en desgaste?

Nuestro país no cuenta con una doble finalidad al momento de gravar el impuesto vehicular, por lo que no se puede opinar en la actualidad si que forme parte alguna con los montos recibidos.

7. En su consideración: ¿La recaudación del impuesto al patrimonio vehicular salvaguardar el ecosistema del cual por derecho debemos de tenerlo sano y equilibrado?

No se tiene incluso objetivos de alguna consecuencia del uso de la recaudación por concepto de impuesto al patrimonio vehicular, entendiendo que sería uno de los pocos principales de mantenerse, debido a que uno de sus múltiples de forma compensatoria, tal como se estableció en algunos países.

OBJETIVO ESPECÍFICO 2

Conocer de qué forma, la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular, logrará una renovación de la flota vehicular del parque automotor en Lima 2017

8. ¿De qué forma, la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular, logrará una renovación de la flota vehicular del parque automotor en Lima 2017?

Si se logra la ampliación de este impuesto vehicular, podemos establecer que se reflejarán las mismas consecuencias que en el país de Ecuador, donde se ha establecido ya este impuesto por concepto de contaminación ambiental y se renova la gran parte del parque automotor.

9. En su opinión ¿Se puede lograr una renovación de la flota vehicular del parque automotor a través de una ampliación al impuesto vehicular en Lima?

Este impuesto de ampliación puede lograr además de una renovación de la flota vehicular, lograr también el reducir el número de vehículos que circulan, tener en cuenta que reducen los vehículos contaminante por parte de los propietarios de este tipo de vehículos.

10. ¿Se puede lograr una renovación de la flota vehicular del parque automotor de forma favorable a través del programa de chatarreo?

El programa del chatarreo a logrado una depuración del parque automotor con una antigüedad de 20 años solo en vehículos pesados sin embargo, esto solo fue establecido para vehículos mayores por lo que su modificación sería beneficiosa para los propietarios de vehículos menores así como para la sociedad.

11. En su opinión: ¿Se puede lograr con la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular del parque automotor una depuración de vehículos con veinte años de antigüedad?

La cámara de comercio de Lima ya se pronunció sobre los vehículos contaminantes y considero necesario una aplicación de impuestos a los vehículos que contaminan por lo que si se logra la propuesta ampliatoria recaería como consecuencia una depuración de este tipo de ejes de la contaminación.


KARLA CUETO GARCÍA
ABOGADA
Reg. C.A.L. N° 73173

Sello


CUETO GARCIA KARLA DEL ROSARIO
Apellidos y Nombre
FIRMA

GUÍA DE ENTREVISTA

TÍTULO: La ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste de Lima 2017.

Entrevistado: Leon acosta Lemis Manuel

Cargo/Profesión/Grado académico: Abogado-especialista en derecho ambiental.

Institución:

OBJETIVO GENERAL

Conocer cuál sería el impacto de una ampliación al impuesto del patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste de lima

1. ¿Cuál sería el impacto de una ampliación al impuesto del patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste en Lima?

teniendo en cuenta los recientes programas que han tenido los países mas desarrollados de europa, los cuales ya han logrado establecer normas en contra de los Vehiculos contaminantes y en respeto por los convenios pactados, Se puede decir que en nuestro país seria beneficioso adoptar dicha medida ya que contamos con un gran numero de Vehiculos en desuso

2. ¿Cómo el impacto de una ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste de lima 2017, genera un fin extra fiscal a manera de resarcir al medio ambiente?

Los impuestos ambientales son muy beneficiosos para la Sociedad. la ampliación de un impuesto vehicular tomando en cuenta que es bajo el enfoque de contaminador pagador sería indirectamente resarcitorio al ecosistema.

3. En su opinión ¿De qué modo la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste reduce el daño bajo el enfoque del contaminador pagador?

Reduciría el daño de forma progresiva dentro de una Sociedad que aplica dicho impuesto, como es conocido en cuanto a contaminación se necesitan más métodos de reducción, por lo que resulta beneficioso la aplicación de este impuesto.

4. En su opinión ¿La ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste tiene un fin confiscatorio?

Ningún impuesto debe tener ese fin, por lo que la ampliación tampoco sería uno ni tendría dicho fin.

OBJETIVO ESPECÍFICO 1

¿De qué manera la recaudación del impuesto al patrimonio vehicular influencia en la protección del medio ambiente en Lima 2017?

5. En su opinión: ¿De qué modo La recaudación del impuesto al patrimonio vehicular influenciaría favorablemente en la protección del medio ambiente en Lima 2017?

influnciaría de modo favorable a la sociedad toda vez que desalienta el uso de vehículos que entren o configuren en la aplicación de dicho impuesto. Tomando en cuenta que la aplicación es sobre vehículos antiguos que contaminan.

6. En su opinión ¿De qué manera La recaudación del impuesto al patrimonio vehicular resarce el daño ocasionado por el parque automotor en desgaste?

En la actualidad el impuesto al patrimonio vehicular no tiene como fundamento para su configuración, el resarcir al medio ambiente ni algún otro fin.

7. En su consideración: ¿La recaudación del impuesto al patrimonio vehicular salvaguardar el ecosistema del cual por derecho debemos de tenerlo sano y equilibrado?

Como se ve en la actualidad no se crean suficientes mecanismos para salvaguardar dicho derecho constitucional por lo que resulta beneficioso utilizar distintas ramas del derecho para proteger los intereses generales.

OBJETIVO ESPECÍFICO 2

Conocer de qué forma, la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular, logrará una renovación de la flota vehicular del parque automotor en Lima 2017

8. ¿De qué forma, la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular, logrará una renovación de la flota vehicular del parque automotor en Lima 2017?

al desambiguar una conducta repetida, se genera
crear un nuevo hábito y si la aplicación por
el uso de vehículos antiguos, lo que generará es
el uso de vehículos actuales.

9. En su opinión ¿Se puede lograr una renovación de la flota vehicular del parque automotor a través de una ampliación al impuesto vehicular en Lima?

teniendo en cuenta que los impuestos de este tipo
siempre tienen un segundo fin, es de considerarse que
en otros países se ha cumplido con ello.

10. ¿Se puede lograr una renovación de la flota vehicular del parque automotor de forma favorable a través del programa de chatarreo?


dicho programa deberá ser ampliado si
quiere ser un instrumento para la renovación
del parque automotor, dado su gran aporte
en renovación de vehículos.

11. En su opinión: ¿Se puede lograr con la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular del parque automotor una depuración de vehículos con veinte años de antigüedad?

Se podría lograr una depuración de forma
progresiva pero debe ser implementada dicha
medida para no seguir dejando la renovación.

León Manuel León Acosta
ABOGADO
Registro CAL N° 62932

Sello


León Acosta, León Manuel
Apellidos y Nombre
FIRMA

GUÍA DE ENTREVISTA

TÍTULO: La ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste de Lima 2017.

Entrevistado: EINER RAFAEL LUNA VABARRENA

Cargo/Profesión/Grado académico: CONTADOR PÚBLICO

Institución:

OBJETIVO GENERAL

Conocer cuál sería el impacto de una ampliación al impuesto del patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste de Lima

1. ¿Cuál sería el impacto de una ampliación al impuesto del patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste en Lima?

EL IMPACTO SERÍA EL BENEFICIO QUE LA ENTIDAD
RECAUDADORA TENGA UN CRECIMIENTO EN EL FISCO, ASI
SE PUEDE INVERTIR EN PROGRAMAS DE MEJORAMIENTO DE
CARRETERAS Y POR ENDE REDUCIR LA CONTAMINACION
AMBIENTAL DE LIMA

2. ¿Cómo el impacto de una ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste de lima 2017, genera un fin extra fiscal a manera de resarcir al medio ambiente?

EL PROPOSITO DEL ESTADO ES EL DE PROTEGER AL MEDIO AMBIENTE PARA LO CUAL ADOPTA DIVERSAS MEDIDAS POR LO GENERAL SE MATERIALIZAN NORMAS LEGALES LLEGANDO A SU FIN EN DISMINUIR LA CONTAMINACION AMBIENTAL

3. En su opinión ¿De qué modo la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste reduce el daño bajo el enfoque del contaminador pagador?

REDUCIRIA EL DAÑO QUE CAUSA EN LA CONTAMINACION DEL AIRE EN LA CONGESTION VEHICULAR REDUCIRIA EL OSTENTORIO DE LOS VEHICULOS YA QUE HADRIA MAYOR PRESUPUESTO PARA REALIZAR OBRAS EN LAS DIFERENTES CALLES DE LA CIUDAD DE LIMA

4. En su opinión ¿La ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste tiene un fin confiscatorio?

DEFINITIVAMENTE TIENE UN FIN CONFISCATORIO YA QUE CONSISTE EN LA RECAUDACION IMPOSITIVA ADMINISTRADA POR LA ENTIDAD DEL ESTADO HACIA LOS CONSUMIDORES

OBJETIVO ESPECÍFICO 1

¿De qué manera la recaudación del impuesto al patrimonio vehicular influencia en la protección del medio ambiente en Lima 2017?

5. En su opinión: ¿De qué modo La recaudación del impuesto al patrimonio vehicular influenciaría favorablemente en la protección del medio ambiente en Lima 2017?

LA RECAUDACION DEL IMPUESTO AL PATRIMONIO
SI INFLUENCIARÍA FAVORABLEMENTE YA QUE LA
ENTIDAD RECAUDADORA PODRÍA UNA MOTOR LIQUIDAR
PARA SER DISTRIBUIDO Y DESTINADO EN EL
MEJORAMIENTO DE PAVIMENTACIÓN DE NUEVAS
CARRETERAS, INCREMENTO DE ÁREAS VERDES

6. En su opinión ¿De qué manera La recaudación del impuesto al patrimonio vehicular resarce el daño ocasionado por el parque automotor en desgaste?

EL DAÑO CAUSADO POR EL PARQUE AUTOMOTOR SERÁ
RETRIBUIDO DE PARTE DE LA ENTIDAD RECAUDADORA
EN DISTRIBUIR UNA MOTOR INVERSIÓN EN EL
PROCESO DE MEJORAMIENTO DEL MEDIO AMBIENTE

7. En su consideración: ¿La recaudación del impuesto al patrimonio vehicular salvaguardar el ecosistema del cual por derecho debemos de tenerlo sano y equilibrado?

SI SALVAGUARDA EL ECOSISTEMA YA QUE CON DICHOS IMPUESTOS RECAUDADOS SE REALIZAN MEJORAS EN LAS DIVERSAS CARRETERAS SE REDUCE EL DIOXIDO DE CARBONO, LA CONTAMINACION SONORA Y EL EMBOGUELAMIENTO VEHICULAR

OBJETIVO ESPECÍFICO 2

Conocer de qué forma, la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular, logrará una renovación de la flota vehicular del parque automotor en Lima 2017

8. ¿De qué forma, la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular, logrará una renovación de la flota vehicular del parque automotor en Lima 2017?

EL INCREMENTO DEL IMPUESTO AL PATRIMONIO VEHICULAR SE LOGRA RENOVAR UTILIZANDO MECANISMOS PARA QUE EL ESTADO INICIE EL PROCESO DE RENOVACION DEL PARQUE AUTOMOTOR PRIORIZANDO LA IMPORTANCIA DE PRESERVAR EL MEDIO AMBIENTE CON VEHICULOS NO CONTAMINANTES.

9. En su opinión ¿Se puede lograr una renovación de la flota vehicular del parque automotor a través de una ampliación al impuesto vehicular en Lima?

EN LA ACTUALIDAD SE PUEDE RENOVAR LA FLOTA VEHICULAR YA QUE LAS EMPRESAS DISTRIBUIDORAS RECIBEN VEHICULOS USADOS COMO MEDIO DE PAGO Y ASI EL COMPRADOR TIENE UNA MEJOR OFERTA DE RENOVAR SU MEDIO DE TRANSPORTE

10. ¿Se puede lograr una renovación de la flota vehicular del parque automotor de forma favorable a través del programa de chatarreo?

LA MUNICIPALIDAD DE LIMA PROMUEVE EL PROGRAMA DEL
 CHATARRERO A TRAVES DE PROTRANSPORT, LOERA REDUCIR
 7.000 TONELADAS DE DIOXIDO DE CARBONO, DANDO ASI FACILIDAD
 A LAS PERSONAS EN RENOVAR SUS VEHICULOS ANTIGUOS

11. En su opinión: ¿Se puede lograr con la ampliación del impuesto al patrimonio
 vehicular del parque automotor una depuración de vehículos con veinte años
 de antigüedad?

SE PUEDE LOGRAR LA DEPURACION DE VEHICULOS CON 20
 AÑOS DE ANTIGÜEDAD COTIZANDOSE AL PROGRAMA DE LA
 MUNICIPALIDAD DE LIMA DEL CHATARRERO, QUE RECIBEN
 VEHICULOS CON MAS DE 20 AÑOS DE ANTIGÜEDAD COMO
 MEDIO DE PAJO.


 Eimer Rafael Luna Yabarena
 CONTADOR
 CPC N° 52087
 Sello

Apellidos y Nombre
 FIRMA

GUÍA DE ENTREVISTA

TÍTULO: La ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste de Lima 2017.

Entrevistado: Karima Cerdan del Castillo.

Cargo/Profesión/Grado académico: Abogada especialista en tributación municipal

Institución: - Litigante.

OBJETIVO GENERAL

Conocer cuál sería el impacto de una ampliación al impuesto del patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste de Lima

1. ¿Cuál sería el impacto de una ampliación al impuesto del patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste en Lima?

teniendo en cuenta los avances en materia tributaria ambiental de otros países como España, Francia y México, podemos tener en consideración que nuestro país debe tener que adoptar las medidas necesarias con el fin de proteger un derecho fundamental. Por lo que sería beneficioso gravar de manera amplia el impuesto al patrimonio vehicular.

2. ¿Cómo el impacto de una ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste de lima 2017, genera un fin extra fiscal a manera de resarcir al medio ambiente?

La política de tributación de nuestra legislación no conlleva a los impuestos como el que grava al patrimonio vehicular a generar un fin secundario que el de solo la recaudación.

3. En su opinión ¿De qué modo la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste reduce el daño bajo el enfoque del contaminador pagador?

Reduce el uso de vehículos antiguos teniendo en cuenta que desalienta al usuario de un vehículo antiguo para después de usarlo y siendo obsoleto, automotil termina su ciclo de vida con de forma mas rápida, trayendo a colación que la idea del enfoque contaminador-pagador a tenido consecuencias favorables en todos los países donde se aplica.

4. En su opinión ¿La ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste tiene un fin confiscatorio?

No es así ya que se ha demostrado que todos los países donde se aplica este impuesto a vehículos en desgaste, no se ha mostrado dicho fin, pero si el fin extrafiscal de renovación de flota.

OBJETIVO ESPECÍFICO 1

¿De qué manera la recaudación del impuesto al patrimonio vehicular influencia en la protección del medio ambiente en Lima 2017?

5. En su opinión: ¿De qué modo La recaudación del impuesto al patrimonio vehicular influenciaría favorablemente en la protección del medio ambiente en Lima 2017?

En nuestra conjuntura social-ambiental, podemos inferir que esta ampliación resulta necesaria para reducir el número de vehículos contaminantes que existen en nuestro parque automotor, por lo que será favorable para la Sociedad en aras de la protección del medio ambiente.

6. En su opinión ¿De qué manera La recaudación del impuesto al patrimonio vehicular resarce el daño ocasionado por el parque automotor en desgaste?

Tenemos conocimiento que son pocos los impuestos que tienen un fin extrafiscal. Sin embargo, estos resultan beneficios tanto a la Sociedad como para el fisco encargado de recaudar. No obstante, debemos mencionar que nuestro actual modelo de política tributaria y su beneficio, habiendo dejado de lado la protección del medio ambiente. Teniendo en cuenta que es principal Fuente de contaminación.

7. En su consideración: ¿La recaudación del impuesto al patrimonio vehicular salvaguardar el ecosistema del cual por derecho debemos de tenerlo sano y equilibrado?

No, por ello resulta necesario tener en consideración que se ha vulnerado por un tiempo considerable a consecuencia de los vehículos / el ecosistema, y siendo ello así se debe tomar medidas de prevención a la vulneración de un derecho estipulado en la Carta magna.

OBJETIVO ESPECÍFICO 2

Conocer de qué forma, la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular, logrará una renovación de la flota vehicular del parque automotor en Lima 2017

8. ¿De qué forma, la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular, logrará una renovación de la flota vehicular del parque automotor en Lima 2017?

La ampliación del impuesto al patrimonio vehicular de ser caducata un abanico de resultados, dentro de los cuales se encuentra la renovación de la Flota Vehicular, dado su fin no fiscal.

9. En su opinión ¿Se puede lograr una renovación de la flota vehicular del parque automotor a través de una ampliación al impuesto vehicular en Lima?

Si, pero debemos actuar con premura. Si se quiere obtener resultados como los que se dan en otros países donde ya se ha podido establecer que los usuarios de vehículos contaminantes, deben pagar de forma anual el impuesto establecido bajo el enfoque contaminador-pagador.

10. ¿Se puede lograr una renovación de la flota vehicular del parque automotor de forma favorable a través del programa de chatarreo?

El programa necesita ser ampliado con nuevas características de adoptar tal como ya que solo es aplicable a Vehículos Mayores siendo ello modificado se lograría una depuración más efectiva ya que en la actualidad no todos los Vehículos en cuanto a estructura, son aceptados para ser beneficiarios.

11. En su opinión: ¿Se puede lograr con la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular del parque automotor una depuración de vehículos con veinte años de antigüedad?

Si, teniendo en consideración que los usuarios se ven obligados a pagar un impuesto que tiene un fin no oneroso en la mayoría de los casos, y en consecuencia a actuar en contra del propietario de los vehículos de segunda mano y con ello, el usuario opta por adoptar la depuración de su vehículo conjuntamente con la venta de su bien inmueble, tanto.

Karina L. Cordón del Castillo
ABOGADA
C.A.L. N° 63196

Sello


Córdón del Castillo Karina Lisseth

Apellidos y Nombre
FIRMA

GUÍA DE ENTREVISTA

TÍTULO: La ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste de Lima 2017.

Entrevistado: Rolando Colchagua Zacarias

Cargo/Profesión/Grado académico: Magister en Derecho Tributario

Institución:

OBJETIVO GENERAL

Conocer cuál sería el impacto de una ampliación al impuesto del patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste de Lima

1. ¿Cuál sería el impacto de una ampliación al impuesto del patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste en Lima?

No, la primera inscripción de un vehículo, el cual debe cumplir un número aproximado de años, para que con ello empiece a pagar dicho impuesto bajo el concepto de Contaminador - Pagador.

2. ¿Cómo el impacto de una ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste de lima 2017, genera un fin extra fiscal a manera de resarcir al medio ambiente?

El diseño del actual impuesto no tiene ningún fin extrafiscal, no está propiciando la renovación del parque automotor.

3. En su opinión ¿De qué modo la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste reduce el daño bajo el enfoque del contaminador pagador?

Esta modificación tendrá un beneficio para la sociedad en cuanto a salud y además podrá tener un impacto positivo para el medio ambiente.

4. En su opinión ¿La ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste tiene un fin confiscatorio?

Esto sería dependiendo del porcentaje del impuesto respetando los principios de igualdad, este impuesto no sería confiscatorio, además tener en cuenta el principio de equidad.

OBJETIVO ESPECÍFICO 1

¿De qué manera la recaudación del impuesto al patrimonio vehicular influencia en la protección del medio ambiente en Lima 2017?

5. En su opinión: ¿De qué modo La recaudación del impuesto al patrimonio vehicular influenciaría favorablemente en la protección del medio ambiente en Lima 2017?

Si, al vezar Rediseñar este impuesto de tal modo que grave los Vehículos antiguos, logre más desincentivar el uso y vivir en un ambiente sano y equilibrado

6. En su opinión ¿De qué manera La recaudación del impuesto al patrimonio vehicular resarce el daño ocasionado por el parque automotor en desgaste?

No se evidencia. manera alguna de un pesarcimiento de este impuesto hacia el medio ambiente, Resalta el normal desarrollo de la ciudad en cuanto a su ciclo económico.

7. En su consideración: ¿La recaudación del impuesto al patrimonio vehicular salvaguardar el ecosistema del cual por derecho debemos de tenerlo sano y equilibrado?

actualmente dicha recaudación no logra salvaguardar el ecosistema; sin embargo si se logra modificar este podrá ser más eficiente en cuanto a la protección del ecosistema.

OBJETIVO ESPECÍFICO 2

Conocer de qué forma, la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular, logrará una renovación de la flota vehicular del parque automotor en Lima 2017

8. ¿De qué forma, la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular, logrará una renovación de la flota vehicular del parque automotor en Lima 2017?

Logrará una renovación del parque automotor, el estado deberá subsanar algunos centros de capacitación orientados con el fin de tener un mejor parque automotor.

9. En su opinión ¿Se puede lograr una renovación de la flota vehicular del parque automotor a través de una ampliación al impuesto vehicular en Lima?

Sí, se puede lograr, tendrá un efecto positivo, a través de un recargo del impuesto.

10. ¿Se puede lograr una renovación de la flota vehicular del parque automotor de forma favorable a través del programa de chatarreo?

dicho programa es insuficiente para lograr renovar la flota vehicular, además, este sería temporal.

11. En su opinión: ¿Se puede lograr con la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular del parque automotor una depuración de vehículos con veinte años de antigüedad?

Se puede disminuir la cantidad de vehículos que la ciudad necesita y se puede conseguir la implementación del transporte masivo luego de que se logre tal depuración.

Callachagua Zacarias N. Milton

Reg. CAL. 39458.

Sello

Callachagua Zacarias N. Milton

Apellidos y Nombre
FIRMA



GUÍA DE ENTREVISTA

TÍTULO: Análisis de la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste de Lima 2017.

Entrevistado: ANA TERESA ESPINO RODRÍGUEZ

Asesor/Contador Público Colegiado

Institución: CONCYTEC

OBJETIVO GENERAL

Conocer cuál sería el impacto de una ampliación al impuesto del patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste de Lima

1. ¿Cuál sería el impacto de una ampliación al impuesto del patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste en Lima?

Se generaría una mayor recaudación, la cual debería ser destinada a las entidades que correspondan a fin de que adopten las medidas pertinentes para contrarrestar los efectos negativos producidos al medio ambiente a causa de la contaminación ambiental, específicamente a la contaminación del aire.

2. ¿Cómo el impacto de una ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste de Lima 2017, genera un fin extra fiscal a manera de resarcir al medio ambiente?

Al gravarse con el impuesto a los vehículos más antiguos traería como consecuencia favorable la contribución a la reducción de la contaminación del aire, esto a raíz de que se incentivaría la renovación del parque automotor. Por lo tanto, no solo se debe recaudar más, sino también la defensa de los derechos fundamentales de las personas, que precisamente se ven comprometidos por la contaminación del aire.

3. En su opinión ¿De qué modo la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste reduce el daño bajo el enfoque del contaminador pagador?

La solución al problema no es inmediata "quien contamina paga", sin embargo, al gravar la propiedad de los vehículos solo por los tres primeros años, resulta que una persona cuyo patrimonio vehicular está constituido por un solo vehículo del año paga el impuesto, a diferencia de otra persona con mayor patrimonio vehicular con más de un vehículo de su propiedad, con antigüedad mayor de tres años no le alcanza la afectación y por tanto no le corresponde pagar el impuesto.

4. En su opinión ¿La ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste tiene un fin confiscatorio?

El principio de no confiscatoriedad establece que un tributo no puede exceder la capacidad contributiva del contribuyente; ya que, se convertiría en confiscatorio.. En el caso de la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular, se debería determinar bajo los alcances de los principios de proporcionalidad, razonabilidad y equivalencia.

OBJETIVO ESPECÍFICO 1

¿De qué manera la recaudación del impuesto al patrimonio vehicular influencia en la protección del medio ambiente en Lima 2017?

5. En su opinión: ¿De qué modo La recaudación del impuesto al patrimonio vehicular influenciaría favorablemente en la protección del medio ambiente en Lima 2017?

El principio: "quien contamina paga", persigue una función preventiva de protección ambiental, dado que, fomentaría conductas ambientales responsables, modalidades de producción y consumo responsable de bienes y servicios, entre otros.

De otro lado, sería conveniente analizar la creación de un impuesto ambiental a la contaminación vehicular tendiente a contrarrestar los efectos de la contaminación ambiental.

6. En su opinión ¿De qué manera La recaudación del impuesto al patrimonio vehicular resarce el daño ocasionado por el parque automotor en desgaste?

Al gravarse el impuesto al patrimonio vehicular a los vehículos más antiguos serviría para incentivar de ese modo su eliminación; al unirse con la aplicación conjunta con el programa del "bono del chatarreo", producirían beneficios que a largo plazo resultarían siendo mayores.

7. En su consideración: ¿La recaudación del impuesto al patrimonio vehicular salvaguardar el ecosistema del cual por derecho debemos de tenerlo sano y equilibrado?

Definitivamente no, debido a ello, se deben tomar medidas muy serias para prevenir y controlar la contaminación, y no acciones aisladas que actualmente tenemos.

OBJETIVO ESPECÍFICO 2

Conocer de qué forma, la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular, logrará una renovación de la flota vehicular del parque automotor en Lima 2017

8. ¿De qué forma, la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular, logrará una renovación de la flota vehicular del parque automotor en Lima 2017?

Permitirá el retiro de circulación de los vehículos antiguos que superan los quince (15) años de antigüedad, que consumen combustibles menos eficientes y que no

cuentan con mecanismos adecuados de seguridad que brinden protección a los usuarios.

9. En su opinión ¿Se puede lograr una renovación de la flota vehicular del parque automotor a través de una ampliación al impuesto vehicular en Lima?

No es la solución a la problemática actual, pero incentiva la renovación progresiva del parque automotor.

10. ¿Se puede lograr una renovación de la flota vehicular del parque automotor de forma favorable a través del programa de chatarreo?

Creemos que las autoridades deben implementar una serie de medidas que permitan la salida voluntaria de vehículos del parque automotor y la renovación adecuada del mismo; una de ellas tiene que ver con ampliar el acceso al programa del bono del chatarreo, de manera tal que los propietarios de todo tipo de vehículo con más de 20 años de antigüedad puedan acceder a un bono a ser imputado en la adquisición de un vehículo nuevo.

11. En su opinión: ¿Se puede lograr con la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular del parque automotor una depuración de vehículos con veinte años de antigüedad?

Es apenas una medida para aliviar el impacto que el ingreso de vehículos importados causa a nuestro parque automotor.



Ana T. Espino Rodríguez
Ana T. Espino Rodríguez
CPC N° 12826

GUÍA DE ENTREVISTA

TÍTULO: La ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste de Lima 2017.

Entrevistado: Carlos Chano Chumbi Mingott

Cargo/Profesión/Grado académico: Abogado - asesoría legal y tributaria

Institución: Abogados Lingüística

OBJETIVO GENERAL

Conocer cuál sería el impacto de una ampliación al impuesto del patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste de Lima

1. ¿Cuál sería el impacto de una ampliación al impuesto del patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste en Lima?

El impuesto de una ampliación de dicho impuesto sería favorable ya que disminuiría el uso de los vehículos en desgaste en Lima.

2. ¿Cómo el impacto de una ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste de lima 2017, genera un fin extra fiscal a manera de resarcir al medio ambiente?

Son pocos los impuestos que generan fines extrafiscales, esta ampliación claramente generaría uno de esos fines ya que logra progresivamente la disminución de vehículos con 25 años de antigüedad dada su aplicación en impuestos por uso.

3. En su opinión ¿De qué modo la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste reduce el daño bajo el enfoque del contaminador pagador?

Reducir la contaminación vehicular toda vez que progresivamente desaliente el uso de vehículos antiguos, al enfoque del contaminador pagador apoyarse y resultar de cambio en la aplicación de la ampliación.

4. En su opinión ¿La ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste tiene un fin confiscatorio?

No, se debe tener en claro los impuestos no tienen carácter confiscatorio.

OBJETIVO ESPECÍFICO 1

¿De qué manera la recaudación del impuesto al patrimonio vehicular influencia en la protección del medio ambiente en Lima 2017?

5. En su opinión: ¿De qué modo La recaudación del impuesto al patrimonio vehicular influenciaría favorablemente en la protección del medio ambiente en Lima 2017?

influyen en el sentido del uso de vehículos nuevos que resultan menos contaminantes y así no se vulnera el medio ambiente

6. En su opinión ¿De qué manera La recaudación del impuesto al patrimonio vehicular resarce el daño ocasionado por el parque automotor en desgaste?

En la actualidad el impuesto al patrimonio vehicular no tiene ningún fin extrafiscal, por lo que en aras de una evolución de la política tributaria, debemos adoptar nuevos elementos que sirvan tanto a los fines recaudatorios como a los de protección de derechos fundamentales encontrados en nuestra Constitución.

7. En su consideración: ¿La recaudación del impuesto al patrimonio vehicular salvaguardar el ecosistema del cual por derecho debemos de tenerlo sano y equilibrado?

en la actualidad no se salvaguarda el ecosistema a través del impuesto al patrimonio vehicular. Para poder darse dicha protección, este impuesto debe ser ampliado a través del art. 74 de la constitución y con ello logra cumplir con una medida que es tomada por muchas legislaciones internacionales.

OBJETIVO ESPECÍFICO 2

Conocer de qué forma, la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular, logrará una renovación de la flota vehicular del parque automotor en Lima 2017

8. ¿De qué forma, la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular, logrará una renovación de la flota vehicular del parque automotor en Lima 2017?

Lograría una renovación toda vez que desaliente el uso de vehículos desgastados, dicha renovación se logra de manera eficaz en países como España

9. En su opinión ¿Se puede lograr una renovación de la flota vehicular del parque automotor a través de una ampliación al impuesto vehicular en Lima?

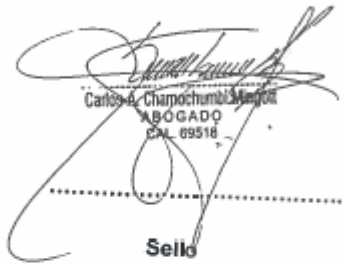
Si, todo impuesto con fines extrafiscales logra un alcance a largo plazo y esta ampliación podrá tener resultados en plazos de 5-10 años

10. ¿Se puede lograr una renovación de la flota vehicular del parque automotor de forma favorable a través del programa de chatarreo?

Si dicho programa se ampliara sería alentador para que los usuarios de dichos vehículos antiguos puedan ser beneficiarios de bonos y con ello renovar su vehículo

11. En su opinión: ¿Se puede lograr con la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular del parque automotor una depuración de vehículos con veinte años de antigüedad?

Si puesto que teniendo un fin no fiscal, este logra la doble intención que tiene el impuesto aplicado a el uso de Vehículos antiguos.


Carlos A. Chamochumbi Mingott
ABOGADO
C.N. 69518
Sello

Carlos chamochumbi Mingott

Apellidos y Nombre
FIRMA

Guía de Preguntas del Cuestionario

Título: La ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste de Lima 2017

Investigador(a): JORGE ELISEO ORTEGA DEXTRE

Nombre y Apellido:	Eliana Maguima Bozza.	
Grado de estudios:	Superiores	
Tiempo/Beneficiario del servicio		
Edad:	32 años	Sexo: Femenino

Rellene solo un cuadrado para cada una de las respuestas.

Objetivo General	Conocer cuál sería el impacto de una ampliación al impuesto del patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste de Lima.	
1	¿El impacto de una ampliación al impuesto del patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste en Lima, será favorable?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
2	¿El impacto de una ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste de Lima 2017, generara un cambio de conducta y lograra resarcir al medio ambiente?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
3	¿La ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste reduce el daño ambiental?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
4	¿La ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste tiene un fin confiscatorio?	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
5	¿Estaría de acuerdo con el pago de impuestos por parte de los vehículos contaminantes?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
6	¿Conoce el impacto que produce el parque automotor en desgaste?	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
7	¿El impacto a la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular lograra un cambio en el ecosistema?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
8	Tiene conocimiento de que es el parque automotor en desgaste de Lima	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
Objetivo Especifico N° 1	Precisar de qué manera la recaudación del impuesto al patrimonio vehicular influencia en la protección del medio ambiente en Lima 2017	
9	¿La recaudación del impuesto al patrimonio vehicular influenciaría favorablemente en la protección del medio ambiente en Lima 2017?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>

10	¿La recaudación del impuesto al patrimonio vehicular resarce el daño ocasionado por el parque automotor en desgaste?	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
11	¿La recaudación del impuesto al patrimonio vehicular salvaguarda el ecosistema del cual por derecho debemos de tenerlo sano y equilibrado?	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
12	¿La ampliación del impuesto al patrimonio vehicular, logrará una renovación de la flota vehicular del parque automotor en Lima 2017?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
13	Conoce cuál es la recaudación y uso que proviene del impuesto al patrimonio vehicular	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
14	¿Para usted la protección del medio ambiente en Lima, se ve vulnerada por el parque automotor?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
15	¿Cree usted que el parque automotor en desgaste vulnera el derecho a un ambiente sano y equilibrado?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
Objetivo Específico Nº 2	Conocer de qué forma, la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular, logrará una renovación de la flota vehicular del parque automotor en Lima 2017	
16	¿Se puede lograr una renovación de la flota vehicular del parque automotor a través de una ampliación al impuesto vehicular en Lima?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
17	¿Se puede lograr una renovación de la flota vehicular del parque automotor de forma favorable a través del programa de chatarreo?	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
18	¿Se puede lograr con la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular del parque automotor una depuración de vehículos con veinte años de antigüedad?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
19	¿Cree que la renovación del parque automotor se lograra a través de la ampliación al impuesto al patrimonio?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
20	¿Cómo usuario de un vehículo contaminante, tiene conocimiento acerca de la renovación de la flota vehicular	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
21	¿Considera necesario la renovación de la flota vehicular para viabilizar un tránsito más ordenado?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
22	¿Considera usted que la renovación de la flota vehicular ayudara a mejorar un mejor ecosistema?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
23	¿La actual flota vehicular perjudica el derecho constitucional sobre la salud y ecosistema?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>

Comentarios / sugerencias adicionales:

Gracias.

Guía de Preguntas del Cuestionario

Título: La ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste de Lima 2017

Investigador(a): JORGE ELISEO ORTEGA DEXTRE

Nombre y Apellido:	Cristina Melgar Gajardo	
Grado de estudios:	Superiores	
Tiempo/Beneficiario del servicio		
Edad:	27 años	Sexo: Femenino

Rellene solo un cuadrado para cada una de las respuestas.

Objetivo General	Conocer cuál sería el impacto de una ampliación al impuesto del patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste de Lima.	
1	¿El impacto de una ampliación al impuesto del patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste en Lima, será favorable?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
2	¿El impacto de una ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste de Lima 2017, generara un cambio de conducta y lograra resarcir al medio ambiente?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
3	¿la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste reduce el daño ambiental?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
4	¿La ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste tiene un fin confiscatorio?	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
5	¿Estaría de acuerdo con el pago de impuestos por parte de los vehículos contaminantes?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
6	¿Conoce el impacto que produce el parque automotor en desgaste?	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
7	¿El impacto a la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular lograra un cambio en el ecosistema?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
8	Tiene conocimiento de que es el parque automotor en desgaste de Lima	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
Objetivo Específico N° 1	Precisar de qué manera la recaudación del impuesto al patrimonio vehicular influencia en la protección del medio ambiente en Lima 2017	
9	¿La recaudación del impuesto al patrimonio vehicular influenciaría favorablemente en la protección del medio ambiente en Lima 2017?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>

10	¿La recaudación del impuesto al patrimonio vehicular resarce el daño ocasionado por el parque automotor en desgaste?	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
11	¿La recaudación del impuesto al patrimonio vehicular salvaguarda el ecosistema del cual por derecho debemos de tenerlo sano y equilibrado?	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
12	¿La ampliación del impuesto al patrimonio vehicular, logrará una renovación de la flota vehicular del parque automotor en Lima 2017?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
13	Conoce cuál es la recaudación y uso que proviene del impuesto al patrimonio vehicular	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
14	¿Para usted la protección del medio ambiente en Lima, se ve vulnerada por el parque automotor?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
15	¿Cree usted que el parque automotor en des-gaste vulnera el derecho a un ambiente sano y equilibrado?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
Objetivo Específico N° 2	Conocer de qué forma, la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular, logrará una renovación de la flota vehicular del parque automotor en Lima 2017	
16	¿Se puede lograr una renovación de la flota vehicular del parque automotor a través de una ampliación al impuesto vehicular en Lima?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
17	¿Se puede lograr una renovación de la flota vehicular del parque automotor de forma favorable a través del programa de chatarreo?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
18	¿Se puede lograr con la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular del parque automotor una depuración de vehículos con veinte años de antigüedad?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
19	¿Cree que la renovación del parque automotor se lograra a través de la ampliación al impuesto al patrimonio?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
20	¿Cómo usuario de un vehículo contaminante, tiene conocimiento acerca de la renovación de la flota vehicular	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
21	¿Considera necesario la renovación de la flota vehicular para viabilizar un tránsito más ordenado?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
22	¿Considera usted que la renovación de la flota vehicular ayudara a mejorar un mejor ecosistema?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
23	¿La actual flota vehicular perjudica el derecho constitucional sobre la salud y ecosistema?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>

Comentarios / sugerencias adicionales:

Gracias.

Guía de Preguntas del Cuestionario

Título: La ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste de Lima 2017

Investigador(a): JORGE ELISEO ORTEGA DEXTRE

Nombre y Apellido:	Pedro Sartori Andrade
Grado de estudios:	Superiores
Tiempo/Beneficiario del servicio	
Edad:	32 años
Sexo:	Masculino

Rellene solo un cuadrado para cada una de las respuestas.

Objetivo General	Conocer cuál sería el impacto de una ampliación al impuesto del patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste de Lima.	
1	¿El impacto de una ampliación al impuesto del patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste en Lima, será favorable?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
2	¿El impacto de una ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste de Lima 2017, generara un cambio de conducta y lograra resarcir al medio ambiente?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
3	¿La ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste reduce el daño ambiental?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
4	¿La ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste tiene un fin confiscatorio?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
5	¿Estaría de acuerdo con el pago de impuestos por parte de los vehículos contaminantes?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
6	¿Conoce el impacto que produce el parque automotor en desgaste?	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
7	¿El impacto a la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular lograra un cambio en el ecosistema?	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
8	Tiene conocimiento de que es el parque automotor en desgaste de Lima	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
Objetivo Especifico N° 1	Precisar de qué manera la recaudación del impuesto al patrimonio vehicular influencia en la protección del medio ambiente en Lima 2017	
9	¿La recaudación del impuesto al patrimonio vehicular influenciaría favorablemente en la protección del medio ambiente en Lima 2017?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>

10	¿La recaudación del impuesto al patrimonio vehicular resarce el daño ocasionado por el parque automotor en desgaste?	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
11	¿La recaudación del impuesto al patrimonio vehicular salvaguarda el ecosistema del cual por derecho debemos de tenerlo sano y equilibrado?	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
12	¿La ampliación del impuesto al patrimonio vehicular, logrará una renovación de la flota vehicular del parque automotor en Lima 2017?	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
13	Conoce cuál es la recaudación y uso que proviene del impuesto al patrimonio vehicular	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
14	¿Para usted la protección del medio ambiente en Lima, se ve vulnerada por el parque automotor?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
15	¿Cree usted que el parque automotor en des-gaste vulnera el derecho a un ambiente sano y equilibrado?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
Objetivo Específico N° 2	Conocer de qué forma, la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular, logrará una renovación de la flota vehicular del parque automotor en Lima 2017	
16	¿Se puede lograr una renovación de la flota vehicular del parque automotor a través de una ampliación al impuesto vehicular en Lima?	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
17	¿Se puede lograr una renovación de la flota vehicular del parque automotor de forma favorable a través del programa de chatarreo?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
18	¿Se puede lograr con la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular del parque automotor una depuración de vehículos con veinte años de antigüedad?	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
19	¿Cree que la renovación del parque automotor se lograra a través de la ampliación al impuesto al patrimonio?	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
20	¿Cómo usuario de un vehículo contaminante, tiene conocimiento acerca de la renovación de la flota vehicular	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
21	¿Considera necesario la renovación de la flota vehicular para viabilizar un tránsito más ordenado?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
22	¿Considera usted que la renovación de la flota vehicular ayudara a mejorar un mejor ecosistema?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
23	¿La actual flota vehicular perjudica el derecho constitucional sobre la salud y ecosistema?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>

Comentarios / sugerencias adicionales:

Gracias.

Guía de Preguntas del Cuestionario

Título: La ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste de Lima 2017

Investigador(a): JORGE ELISEO ORTEGA DEXTRE

Nombre y Apellido:	Nicolas Cabrera Soriano	
Grado de estudios:	Superiores	
Tiempo/Beneficiario del servicio		
Edad:	29 años	Sexo: Masculino

Rellene solo un cuadrado para cada una de las respuestas.

Objetivo General	Conocer cuál sería el Impacto de una ampliación al impuesto del patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste de Lima.	
1	¿El impacto de una ampliación al impuesto del patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste en Lima, será favorable?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
2	¿El impacto de una ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste de Lima 2017, generara un cambio de conducta y lograra resarcir al medio ambiente?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
3	¿La ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste reduce el daño ambiental?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
4	¿La ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste tiene un fin confiscatorio?	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
5	¿Estaría de acuerdo con el pago de impuestos por parte de los vehículos contaminantes?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
6	¿Conoce el impacto que produce el parque automotor en desgaste?	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
7	¿El impacto a la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular lograra un cambio en el ecosistema?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
8	Tiene conocimiento de que es el parque automotor en desgaste de Lima	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
Objetivo Especifico N° 1	Precisar de qué manera la recaudación del impuesto al patrimonio vehicular influencia en la protección del medio ambiente en Lima 2017	
9	¿La recaudación del impuesto al patrimonio vehicular influenciaría favorablemente en la protección del medio ambiente en Lima 2017?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>

10	¿La recaudación del impuesto al patrimonio vehicular resarce el daño ocasionado por el parque automotor en desgaste?	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
11	¿La recaudación del impuesto al patrimonio vehicular salvaguarda el ecosistema del cual por derecho debemos de tenerlo sano y equilibrado?	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
12	¿La ampliación del impuesto al patrimonio vehicular, logrará una renovación de la flota vehicular del parque automotor en Lima 2017?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
13	Conoce cuál es la recaudación y uso que proviene del impuesto al patrimonio vehicular	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
14	¿Para usted la protección del medio ambiente en Lima, se ve vulnerada por el parque automotor?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
15	¿Cree usted que el parque automotor en des-gaste vulnera el derecho a un ambiente sano y equilibrado?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
Objetivo Específico N° 2	Conocer de qué forma, la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular, logrará una renovación de la flota vehicular del parque automotor en Lima 2017	
16	¿Se puede lograr una renovación de la flota vehicular del parque automotor a través de una ampliación al impuesto vehicular en Lima?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
17	¿Se puede lograr una renovación de la flota vehicular del parque automotor de forma favorable a través del programa de chatarreo?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
18	¿Se puede lograr con la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular del parque automotor una depuración de vehículos con veinte años de antigüedad?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
19	¿Cree que la renovación del parque automotor se lograra a través de la ampliación al impuesto al patrimonio?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
20	¿Cómo usuario de un vehículo contaminante, tiene conocimiento acerca de la renovación de la flota vehicular	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
21	¿Considera necesario la renovación de la flota vehicular para viabilizar un tránsito más ordenado?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
22	¿Considera usted que la renovación de la flota vehicular ayudara a mejorar un mejor ecosistema?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
23	¿La actual flota vehicular perjudica el derecho constitucional sobre la salud y ecosistema?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>

Comentarios / sugerencias adicionales:

Gracias.

Guía de Preguntas del Cuestionario

Título: La ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste de Lima 2017

Investigador(a): JORGE ELISEO ORTEGA DEXTRE

Nombre y Apellido:	Harold Becerra Manotupa	
Grado de estudios:	Superiores	
Tiempo/Beneficiario del servicio		
Edad:	27 años	Sexo: Masculino

Rellene solo un cuadrado para cada una de las respuestas.

Objetivo General	Conocer cuál sería el impacto de una ampliación al impuesto del patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste de Lima.	
1	¿El impacto de una ampliación al impuesto del patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste en Lima, será favorable?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
2	¿El impacto de una ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste de Lima 2017, generara un cambio de conducta y lograra resarcir al medio ambiente?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
3	¿La ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste reduce el daño ambiental?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
4	¿La ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste tiene un fin confiscatorio?	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
5	¿Estaría de acuerdo con el pago de impuestos por parte de los vehículos contaminantes?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
6	¿Conoce el impacto que produce el parque automotor en desgaste?	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
7	¿El impacto a la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular lograra un cambio en el ecosistema?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
8	Tiene conocimiento de que es el parque automotor en desgaste de Lima	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
Objetivo Especifico N° 1	Precisar de qué manera la recaudación del impuesto al patrimonio vehicular influencia en la protección del medio ambiente en Lima 2017	
9	¿La recaudación del impuesto al patrimonio vehicular influenciaría favorablemente en la protección del medio ambiente en Lima 2017?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>

10	¿La recaudación del impuesto al patrimonio vehicular resarce el daño ocasionado por el parque automotor en desgaste?	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
11	¿La recaudación del impuesto al patrimonio vehicular salvaguarda el ecosistema del cual por derecho debemos de tenerlo sano y equilibrado?	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
12	¿La ampliación del impuesto al patrimonio vehicular, logrará una renovación de la flota vehicular del parque automotor en Lima 2017?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
13	Conoce cuál es la recaudación y uso que proviene del impuesto al patrimonio vehicular	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
14	¿Para usted la protección del medio ambiente en Lima, se ve vulnerada por el parque automotor?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
15	¿Cree usted que el parque automotor en des-gaste vulnera el derecho a un ambiente sano y equilibrado?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
Objetivo Específico N° 2	Conocer de qué forma, la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular, logrará una renovación de la flota vehicular del parque automotor en Lima 2017	
16	¿Se puede lograr una renovación de la flota vehicular del parque automotor a través de una ampliación al impuesto vehicular en Lima?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
17	¿Se puede lograr una renovación de la flota vehicular del parque automotor de forma favorable a través del programa de chatarreo?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
18	¿Se puede lograr con la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular del parque automotor una depuración de vehículos con veinte años de antigüedad?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
19	¿Cree que la renovación del parque automotor se lograra a través de la ampliación al impuesto al patrimonio?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
20	¿Cómo usuario de un vehículo contaminante, tiene conocimiento acerca de la renovación de la flota vehicular	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
21	¿Considera necesario la renovación de la flota vehicular para viabilizar un tránsito más ordenado?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
22	¿Considera usted que la renovación de la flota vehicular ayudara a mejorar un mejor ecosistema?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
23	¿La actual flota vehicular perjudica el derecho constitucional sobre la salud y ecosistema?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>

Comentarios / sugerencias adicionales:

Gracias.

Guía de Preguntas del Cuestionario

Título: La ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste de Lima 2017

Investigador(a): JORGE ELISEO ORTEGA DEXTRE

Nombre y Apellido:	Luis Mario Casas Sanchez	
Grado de estudios:	Superiores	
Tiempo/Beneficiario del servicio		
Edad:	46 años	Sexo: Masculino

Rellene solo un cuadrado para cada una de las respuestas.

Objetivo General	Conocer cuál sería el impacto de una ampliación al impuesto del patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste de Lima.	
1	¿El impacto de una ampliación al impuesto del patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste en Lima, será favorable?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
2	¿El impacto de una ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste de Lima 2017, generara un cambio de conducta y lograra resarcir al medio ambiente?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
3	¿La ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste reduce el daño ambiental?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
4	¿La ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste tiene un fin confiscatorio?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
5	¿Estaría de acuerdo con el pago de impuestos por parte de los vehículos contaminantes?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
6	¿Conoce el impacto que produce el parque automotor en desgaste?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
7	¿El impacto a la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular lograra un cambio en el ecosistema?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
8	Tiene conocimiento de que es el parque automotor en desgaste de Lima	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
Objetivo Específico N° 1	Precisar de qué manera la recaudación del impuesto al patrimonio vehicular influencia en la protección del medio ambiente en Lima 2017	
9	¿La recaudación del impuesto al patrimonio vehicular influenciaría favorablemente en la protección del medio ambiente en Lima 2017?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>

10	¿La recaudación del impuesto al patrimonio vehicular resarce el daño ocasionado por el parque automotor en desgaste?	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
11	¿La recaudación del impuesto al patrimonio vehicular salvaguarda el ecosistema del cual por derecho debemos de tenerlo sano y equilibrado?	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
12	¿La ampliación del impuesto al patrimonio vehicular, logrará una renovación de la flota vehicular del parque automotor en Lima 2017?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
13	Conoce cuál es la recaudación y uso que proviene del impuesto al patrimonio vehicular	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
14	¿Para usted la protección del medio ambiente en Lima, se ve vulnerada por el parque automotor?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
15	¿Cree usted que el parque automotor en des-gaste vulnera el derecho a un ambiente sano y equilibrado?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
Objetivo Específico N° 2	Conocer de qué forma, la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular, logrará una renovación de la flota vehicular del parque automotor en Lima 2017	
16	¿Se puede lograr una renovación de la flota vehicular del parque automotor a través de una ampliación al impuesto vehicular en Lima?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
17	¿Se puede lograr una renovación de la flota vehicular del parque automotor de forma favorable a través del programa de chatarreo?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
18	¿Se puede lograr con la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular del parque automotor una depuración de vehículos con veinte años de antigüedad?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
19	¿Cree que la renovación del parque automotor se lograra a través de la ampliación al impuesto al patrimonio?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
20	¿Cómo usuario de un vehículo contaminante, tiene conocimiento acerca de la renovación de la flota vehicular	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
21	¿Considera necesario la renovación de la flota vehicular para viabilizar un tránsito más ordenado?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
22	¿Considera usted que la renovación de la flota vehicular ayudara a mejorar un mejor ecosistema?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
23	¿La actual flota vehicular perjudica el derecho constitucional sobre la salud y ecosistema?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>

Comentarios / sugerencias adicionales:

Gracias.

Guía de Preguntas del Cuestionario

Título: La ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste de Lima 2017

Investigador(a): JORGE ELISEO ORTEGA DEXTRE

Nombre y Apellido:	Sandra Bravo de Azula.	
Grado de estudios:	Superiores	
Tiempo/Beneficiario del servicio	Su	
Edad:	25 años	Sexo: Femenino

Rellene solo un cuadrado para cada una de las respuestas.

Objetivo General	Conocer cuál sería el impacto de una ampliación al impuesto del patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste de Lima.	
1	¿El impacto de una ampliación al impuesto del patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste en Lima, será favorable?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
2	¿El impacto de una ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste de Lima 2017, generara un cambio de conducta y lograra resarcir al medio ambiente?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
3	¿La ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste reduce el daño ambiental?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
4	¿La ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste tiene un fin confiscatorio?	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
5	¿Estaria de acuerdo con el pago de impuestos por parte de los vehiculos contaminantes?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
6	¿Conoce el impacto que produce el parque automotor en desgaste?	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
7	¿El impacto a la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular lograra un cambio en el ecosistema?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
8	Tiene conocimiento de que es el parque automotor en desgaste de Lima	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
Objetivo Especifico N° 1	Precisar de qué manera la recaudación del impuesto al patrimonio vehicular influencia en la protección del medio ambiente en Lima 2017	
9	¿La recaudación del impuesto al patrimonio vehicular influenciaría favorablemente en la protección del medio ambiente en Lima 2017?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>

10	¿La recaudación del impuesto al patrimonio vehicular resarce el daño ocasionado por el parque automotor en desgaste?	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
11	¿La recaudación del impuesto al patrimonio vehicular salvaguarda el ecosistema del cual por derecho debemos de tenerlo sano y equilibrado?	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
12	¿La ampliación del impuesto al patrimonio vehicular, logrará una renovación de la flota vehicular del parque automotor en Lima 2017?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
13	Conoce cuál es la recaudación y uso que proviene del impuesto al patrimonio vehicular	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
14	¿Para usted la protección del medio ambiente en Lima, se ve vulnerada por el parque automotor?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
15	¿Cree usted que el parque automotor en des-gaste vulnera el derecho a un ambiente sano y equilibrado?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
Objetivo Especifico N° 2	Conocer de qué forma, la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular, logrará una renovación de la flota vehicular del parque automotor en Lima 2017	
16	¿Se puede lograr una renovación de la flota vehicular del parque automotor a través de una ampliación al impuesto vehicular en Lima?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
17	¿Se puede lograr una renovación de la flota vehicular del parque automotor de forma favorable a través del programa de chatarreo?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
18	¿Se puede lograr con la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular del parque automotor una depuración de vehículos con veinte años de antigüedad?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
19	¿Cree que la renovación del parque automotor se lograra a través de la ampliación al impuesto al patrimonio?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
20	¿Cómo usuario de un vehículo contaminante, tiene conocimiento acerca de la renovación de la flota vehicular	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
21	¿Considera necesario la renovación de la flota vehicular para viabilizar un tránsito más ordenado?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
22	¿Considera usted que la renovación de la flota vehicular ayudara a mejorar un mejor ecosistema?	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
23	¿La actual flota vehicular perjudica el derecho constitucional sobre la salud y ecosistema?	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>

Comentarios / sugerencias adicionales:

Gracias.

Guía de Preguntas del Cuestionario

Título: La ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste de Lima 2017

Investigador(a): JORGE ELISEO ORTEGA DEXTRE

Nombre y Apellido:	Allison Lopez Solórzano	
Grado de estudios:	Superiores	
Tiempo/Beneficiario del servicio		
Edad:	24 años	Sexo: Femenino

Rellene solo un cuadrado para cada una de las respuestas.

Objetivo General	Conocer cuál sería el impacto de una ampliación al impuesto del patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste de Lima.	
1	¿El impacto de una ampliación al impuesto del patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste en Lima, será favorable?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
2	¿El impacto de una ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste de Lima 2017, generara un cambio de conducta y lograra resarcir al medio ambiente?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
3	¿La ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste reduce el daño ambiental?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
4	¿La ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste tiene un fin confiscatorio?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
5	¿Estaría de acuerdo con el pago de impuestos por parte de los vehículos contaminantes?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
6	¿Conoce el impacto que produce el parque automotor en desgaste?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
7	¿El impacto a la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular lograra un cambio en el ecosistema?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
8	Tiene conocimiento de que es el parque automotor en desgaste de Lima	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
Objetivo Específico N° 1	Precisar de qué manera la recaudación del impuesto al patrimonio vehicular influencia en la protección del medio ambiente en Lima 2017	
9	¿La recaudación del impuesto al patrimonio vehicular influenciaría favorablemente en la protección del medio ambiente en Lima 2017?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>

10	¿La recaudación del impuesto al patrimonio vehicular resarce el daño ocasionado por el parque automotor en desgaste?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
11	¿La recaudación del impuesto al patrimonio vehicular salvaguarda el ecosistema del cual por derecho debemos de tenerlo sano y equilibrado?	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
12	¿La ampliación del impuesto al patrimonio vehicular, logrará una renovación de la flota vehicular del parque automotor en Lima 2017?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
13	Conoce cuál es la recaudación y uso que proviene del impuesto al patrimonio vehicular	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
14	¿Para usted la protección del medio ambiente en Lima, se ve vulnerada por el parque automotor?	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
15	¿Cree usted que el parque automotor en des-gaste vulnera el derecho a un ambiente sano y equilibrado?	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
Objetivo Específico N° 2	Conocer de qué forma, la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular, logrará una renovación de la flota vehicular del parque automotor en Lima 2017	
16	¿Se puede lograr una renovación de la flota vehicular del parque automotor a través de una ampliación al impuesto vehicular en Lima?	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
17	¿Se puede lograr una renovación de la flota vehicular del parque automotor de forma favorable a través del programa de chatarreo?	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
18	¿Se puede lograr con la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular del parque automotor una depuración de vehículos con veinte años de antigüedad?	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
19	¿Cree que la renovación del parque automotor se lograra a través de la ampliación al impuesto al patrimonio?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
20	¿Cómo usuario de un vehículo contaminante, tiene conocimiento acerca de la renovación de la flota vehicular	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
21	¿Considera necesario la renovación de la flota vehicular para viabilizar un tránsito más ordenado?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
22	¿Considera usted que la renovación de la flota vehicular ayudara a mejorar un mejor ecosistema?	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
23	¿La actual flota vehicular perjudica el derecho constitucional sobre la salud y ecosistema?	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>

Comentarios / sugerencias adicionales:

Gracias.

Guía de Preguntas del Cuestionario

Título: La ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste de Lima 2017

Investigador(a): JORGE ELISEO ORTEGA DEXTRE

Nombre y Apellido:	Kelly Paiba Ramos	
Grado de estudios:	Técnico	
Tiempo/Beneficiario del servicio		
Edad:	25 años	Sexo: Femenina

Rellene solo un cuadrado para cada una de las respuestas.

Objetivo General	Conocer cuál sería el impacto de una ampliación al impuesto del patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste de Lima.	
1	¿El impacto de una ampliación al impuesto del patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste en Lima, será favorable?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
2	¿El impacto de una ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste de Lima 2017, generará un cambio de conducta y logrará resarcir al medio ambiente?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
3	¿La ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste reduce el daño ambiental?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
4	¿La ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste tiene un fin confiscatorio?	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
5	¿Estaría de acuerdo con el pago de impuestos por parte de los vehículos contaminantes?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
6	¿Conoce el impacto que produce el parque automotor en desgaste?	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
7	¿El impacto a la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular logrará un cambio en el ecosistema?	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
8	Tiene conocimiento de que es el parque automotor en desgaste de Lima	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
Objetivo Específico N° 1	Precisar de qué manera la recaudación del impuesto al patrimonio vehicular influencia en la protección del medio ambiente en Lima 2017	
9	¿La recaudación del impuesto al patrimonio vehicular influenciaría favorablemente en la protección del medio ambiente en Lima 2017?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>

10	¿La recaudación del impuesto al patrimonio vehicular resarce el daño ocasionado por el parque automotor en des-gaste?	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
11	¿La recaudación del impuesto al patrimonio vehicular salvaguarda el ecosistema del cual por derecho debemos de tenerlo sano y equilibrado?	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
12	¿La ampliación del impuesto al patrimonio vehicular, logrará una renovación de la flota vehicular del parque automotor en Lima 2017?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
13	Conoce cuál es la recaudación y uso que proviene del impuesto al patrimonio vehicular	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
14	¿Para usted la protección del medio ambiente en Lima, se ve vulnerada por el parque automotor?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
15	¿Cree usted que el parque automotor en des-gaste vulnera el derecho a un ambiente sano y equilibrado?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
Objetivo Específico N° 2	Conocer de qué forma, la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular, logrará una renovación de la flota vehicular del parque automotor en Lima 2017	
16	¿Se puede lograr una renovación de la flota vehicular del parque automotor a través de una ampliación al impuesto vehicular en Lima?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
17	¿Se puede lograr una renovación de la flota vehicular del parque automotor de forma favorable a través del programa de chatarreo?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
18	¿Se puede lograr con la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular del parque automotor una depuración de vehículos con veinte años de antigüedad?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
19	¿Cree que la renovación del parque automotor se lograra a través de la ampliación al impuesto al patrimonio?	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
20	¿Cómo usuario de un vehículo contaminante, tiene conocimiento acerca de la renovación de la flota vehicular	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
21	¿Considera necesario la renovación de la flota vehicular para viabilizar un tránsito más ordenado?	SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
22	¿Considera usted que la renovación de la flota vehicular ayudara a mejorar un mejor ecosistema?	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
23	¿La actual flota vehicular perjudica el derecho constitucional sobre la salud y ecosistema?	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>

Comentarios / sugerencias adicionales:

Gracias.

Guía de Preguntas del Cuestionario

Título: La ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste de Lima 2017

Investigador(a): JORGE ELISEO ORTEGA DEXTRE

Nombre y Apellido:	Brenda Moreno Ordinola		
Grado de estudios:	Técnico		
Tiempo/Beneficiario del servicio			
Edad:	24 años	Sexo:	Femenino

Rellene solo un cuadrado para cada una de las respuestas.

Objetivo General	Conocer cuál sería el impacto de una ampliación al impuesto del patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste de Lima.	
1	¿El impacto de una ampliación al impuesto del patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste en Lima, será favorable?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
2	¿El impacto de una ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste de Lima 2017, generara un cambio de conducta y lograra resarcir al medio ambiente?	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
3	¿La ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste reduce el daño ambiental?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
4	¿La ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste tiene un fin confiscatorio?	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
5	¿Estaría de acuerdo con el pago de impuestos por parte de los vehículos contaminantes?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
6	¿Conoce el impacto que produce el parque automotor en desgaste?	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
7	¿El impacto a la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular lograra un cambio en el ecosistema?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
8	Tiene conocimiento de que es el parque automotor en desgaste de Lima	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
Objetivo Especifico N° 1	Precisar de qué manera la recaudación del impuesto al patrimonio vehicular influencia en la protección del medio ambiente en Lima 2017	
9	¿La recaudación del impuesto al patrimonio vehicular influenciaría favorablemente en la protección del medio ambiente en Lima 2017?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>

10	¿La recaudación del impuesto al patrimonio vehicular resarce el daño ocasionado por el parque automotor en desgaste?	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
11	¿La recaudación del impuesto al patrimonio vehicular salvaguarda el ecosistema del cual por derecho debemos de tenerlo sano y equilibrado?	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
12	¿La ampliación del impuesto al patrimonio vehicular, logrará una renovación de la flota vehicular del parque automotor en Lima 2017?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
13	Conoce cuál es la recaudación y uso que proviene del impuesto al patrimonio vehicular	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
14	¿Para usted la protección del medio ambiente en Lima, se ve vulnerada por el parque automotor?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
15	¿Cree usted que el parque automotor en des-gaste vulnera el derecho a un ambiente sano y equilibrado?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
Objetivo Especifico N° 2	Conocer de qué forma, la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular, logrará una renovación de la flota vehicular del parque automotor en Lima 2017	
16	¿Se puede lograr una renovación de la flota vehicular del parque automotor a través de una ampliación al impuesto vehicular en Lima?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
17	¿Se puede lograr una renovación de la flota vehicular del parque automotor de forma favorable a través del programa de chatarreo?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
18	¿Se puede lograr con la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular del parque automotor una depuración de vehículos con veinte años de antigüedad?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
19	¿Cree que la renovación del parque automotor se lograra a través de la ampliación al impuesto al patrimonio?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
20	¿Cómo usuario de un vehículo contaminante, tiene conocimiento acerca de la renovación de la flota vehicular	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
21	¿Considera necesario la renovación de la flota vehicular para viabilizar un tránsito más ordenado?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
22	¿Considera usted que la renovación de la flota vehicular ayudara a mejorar un mejor ecosistema?	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
23	¿La actual flota vehicular perjudica el derecho constitucional sobre la salud y ecosistema?	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>

Comentarios / sugerencias adicionales:

Gracias.

Guía de Preguntas del Cuestionario

Título: La ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste de Lima 2017

Investigador(a): JORGE ELISEO ORTEGA DEXTRE

Nombre y Apellido:	ERICK Robles de la Cruz		
Grado de estudios:	Superiores		
Tiempo/Beneficiario del servicio			
Edad:	24 años	Sexo:	Masculino

Rellene solo un cuadrado para cada una de las respuestas.

Objetivo General	Conocer cuál sería el impacto de una ampliación al impuesto del patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste de Lima.	
1	¿El impacto de una ampliación al impuesto del patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste en Lima, será favorable?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
2	¿El impacto de una ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste de Lima 2017, generara un cambio de conducta y lograra resarcir al medio ambiente?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
3	¿La ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste reduce el daño ambiental?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
4	¿La ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste tiene un fin confiscatorio?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
5	¿Estaría de acuerdo con el pago de impuestos por parte de los vehículos contaminantes?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
6	¿Conoce el impacto que produce el parque automotor en desgaste?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
7	¿El impacto a la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular lograra un cambio en el ecosistema?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
8	Tiene conocimiento de que es el parque automotor en desgaste de Lima	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
Objetivo Específico N° 1	Precisar de qué manera la recaudación del impuesto al patrimonio vehicular influencia en la protección del medio ambiente en Lima 2017	
9	¿La recaudación del impuesto al patrimonio vehicular influenciaría favorablemente en la protección del medio ambiente en Lima 2017?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>

10	¿La recaudación del impuesto al patrimonio vehicular resarce el daño ocasionado por el parque automotor en desgaste?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
11	¿La recaudación del impuesto al patrimonio vehicular salvaguarda el ecosistema del cual por derecho debemos de tenerlo sano y equilibrado?	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
12	¿La ampliación del impuesto al patrimonio vehicular, logrará una renovación de la flota vehicular del parque automotor en Lima 2017?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
13	Conoce cuál es la recaudación y uso que proviene del impuesto al patrimonio vehicular	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
14	¿Para usted la protección del medio ambiente en Lima, se ve vulnerada por el parque automotor?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
15	¿Cree usted que el parque automotor en des-gaste vulnera el derecho a un ambiente sano y equilibrado?	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
Objetivo Específico Nº 2	Conocer de qué forma, la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular, logrará una renovación de la flota vehicular del parque automotor en Lima 2017	
16	¿Se puede lograr una renovación de la flota vehicular del parque automotor a través de una ampliación al impuesto vehicular en Lima?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
17	¿Se puede lograr una renovación de la flota vehicular del parque automotor de forma favorable a través del programa de chatarreo?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
18	¿Se puede lograr con la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular del parque automotor una depuración de vehículos con veinte años de antigüedad?	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
19	¿Cree que la renovación del parque automotor se lograra a través de la ampliación al impuesto al patrimonio?	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
20	¿Cómo usuario de un vehículo contaminante, tiene conocimiento acerca de la renovación de la flota vehicular	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
21	¿Considera necesario la renovación de la flota vehicular para viabilizar un tránsito más ordenado?	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
22	¿Considera usted que la renovación de la flota vehicular ayudara a mejorar un mejor ecosistema?	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
23	¿La actual flota vehicular perjudica el derecho constitucional sobre la salud y ecosistema?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>

Comentarios / sugerencias adicionales:

Gracias.

Guía de Preguntas del Cuestionario

Título: La ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste de Lima 2017

Investigador(a): JORGE ELISEO ORTEGA DEXTRE

Nombre y Apellido:	Renzo Arcon Zavaleta	
Grado de estudios:	Superiores	
Tiempo/Beneficiario del servicio		
Edad:	24 años	Sexo: Masculino

Rellene solo un cuadrado para cada una de las respuestas.

Objetivo General	Conocer cuál sería el impacto de una ampliación al impuesto del patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste de Lima.	
1	¿El impacto de una ampliación al impuesto del patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste en Lima, será favorable?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
2	¿El impacto de una ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste de Lima 2017, generara un cambio de conducta y lograra resarcir al medio ambiente?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
3	¿La ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste reduce el daño ambiental?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
4	¿La ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste tiene un fin confiscatorio?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
5	¿Estaría de acuerdo con el pago de impuestos por parte de los vehículos contaminantes?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
6	¿Conoce el impacto que produce el parque automotor en desgaste?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
7	¿El impacto a la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular lograra un cambio en el ecosistema?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
8	Tiene conocimiento de que es el parque automotor en desgaste de Lima	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
Objetivo Especifico N° 1	Precisar de qué manera la recaudación del impuesto al patrimonio vehicular influencia en la protección del medio ambiente en Lima 2017	
9	¿La recaudación del impuesto al patrimonio vehicular influenciaría favorablemente en la protección del medio ambiente en Lima 2017?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>

10	¿La recaudación del impuesto al patrimonio vehicular resarce el daño ocasionado por el parque automotor en des-gaste?	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
11	¿La recaudación del impuesto al patrimonio vehicular salvaguarda el ecosistema del cual por derecho debemos de tenerlo sano y equilibrado?	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
12	¿La ampliación del impuesto al patrimonio vehicular, logrará una renovación de la flota vehicular del parque automotor en Lima 2017?	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
13	Conoce cuál es la recaudación y uso que proviene del impuesto al patrimonio vehicular	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
14	¿Para usted la protección del medio ambiente en Lima, se ve vulnerada por el parque automotor?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
15	¿Cree usted que el parque automotor en des-gaste vulnera el derecho a un ambiente sano y equilibrado?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
Objetivo Específico N° 2	Conocer de qué forma, la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular, logrará una renovación de la flota vehicular del parque automotor en Lima 2017	
16	¿Se puede lograr una renovación de la flota vehicular del parque automotor a través de una ampliación al impuesto vehicular en Lima?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
17	¿Se puede lograr una renovación de la flota vehicular del parque automotor de forma favorable a través del programa de chatarreo?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
18	¿Se puede lograr con la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular del parque automotor una depuración de vehículos con veinte años de antigüedad?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
19	¿Cree que la renovación del parque automotor se lograra a través de la ampliación al impuesto al patrimonio?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
20	¿Cómo usuario de un vehículo contaminante, tiene conocimiento acerca de la renovación de la flota vehicular	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
21	¿Considera necesario la renovación de la flota vehicular para viabilizar un tránsito más ordenado?	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
22	¿Considera usted que la renovación de la flota vehicular ayudara a mejorar un mejor ecosistema?	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
23	¿La actual flota vehicular perjudica el derecho constitucional sobre la salud y ecosistema?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>

Comentarios / sugerencias adicionales:

.....

Gracias.

Guía de Preguntas del Cuestionario

Título: La ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste de Lima 2017

Investigador(a): JORGE ELISEO ORTEGA DEXTRE

Nombre y Apellido:	Jesus Ureta Chavez	
Grado de estudios:	Superiores	
Tiempo/Beneficiario del servicio		
Edad:	23 años	Sexo: Femenina

Rellene solo un cuadrado para cada una de las respuestas.

Objetivo General	Conocer cuál sería el impacto de una ampliación al impuesto del patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste de Lima.	
1	¿El impacto de una ampliación al impuesto del patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste en Lima, será favorable?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
2	¿El impacto de una ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste de Lima 2017, generara un cambio de conducta y lograra resarcir al medio ambiente?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
3	¿La ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste reduce el daño ambiental?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
4	¿La ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste tiene un fin confiscatorio?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
5	¿Estaría de acuerdo con el pago de impuestos por parte de los vehículos contaminantes?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
6	¿Conoce el impacto que produce el parque automotor en desgaste?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
7	¿El impacto a la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular lograra un cambio en el ecosistema?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
8	Tiene conocimiento de que es el parque automotor en desgaste de Lima	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
Objetivo Especifico N° 1	Precisar de qué manera la recaudación del impuesto al patrimonio vehicular influencia en la protección del medio ambiente en Lima 2017	
9	¿La recaudación del impuesto al patrimonio vehicular influenciaría favorablemente en la protección del medio ambiente en Lima 2017?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>

10	¿La recaudación del impuesto al patrimonio vehicular resarce el daño ocasionado por el parque automotor en desgaste?	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
11	¿La recaudación del impuesto al patrimonio vehicular salvaguarda el ecosistema del cual por derecho debemos de tenerlo sano y equilibrado?	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
12	¿La ampliación del impuesto al patrimonio vehicular, logrará una renovación de la flota vehicular del parque automotor en Lima 2017?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
13	Conoce cuál es la recaudación y uso que proviene del impuesto al patrimonio vehicular	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
14	¿Para usted la protección del medio ambiente en Lima, se ve vulnerada por el parque automotor?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
15	¿Cree usted que el parque automotor en des-gaste vulnera el derecho a un ambiente sano y equilibrado?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
Objetivo Específico N° 2	Conocer de qué forma, la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular, logrará una renovación de la flota vehicular del parque automotor en Lima 2017	
16	¿Se puede lograr una renovación de la flota vehicular del parque automotor a través de una ampliación al impuesto vehicular en Lima?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
17	¿Se puede lograr una renovación de la flota vehicular del parque automotor de forma favorable a través del programa de chatarreo?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
18	¿Se puede lograr con la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular del parque automotor una depuración de vehículos con veinte años de antigüedad?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
19	¿Cree que la renovación del parque automotor se lograra a través de la ampliación al impuesto al patrimonio?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
20	¿Cómo usuario de un vehículo contaminante, tiene conocimiento acerca de la renovación de la flota vehicular	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
21	¿Considera necesario la renovación de la flota vehicular para viabilizar un tránsito más ordenado?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
22	¿Considera usted que la renovación de la flota vehicular ayudara a mejorar un mejor ecosistema?	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
23	¿La actual flota vehicular perjudica el derecho constitucional sobre la salud y ecosistema?	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>

Comentarios / sugerencias adicionales:

Gracias,

Guía de Preguntas del Cuestionario

Título: La ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste de Lima 2017

Investigador(a): JORGE ELISEO ORTEGA DEXTRE

Nombre y Apellido:	Daniel Miffa Flores	
Grado de estudios:	Superiores	
Tiempo/Beneficiario del servicio		
Edad:	26 años	Sexo: Masculino

Rellene solo un cuadrado para cada una de las respuestas.

Objetivo General	Conocer cuál sería el impacto de una ampliación al impuesto del patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste de Lima.	
1	¿El impacto de una ampliación al impuesto del patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste en Lima, será favorable?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
2	¿El impacto de una ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste de Lima 2017, generara un cambio de conducta y lograra resarcir al medio ambiente?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
3	¿La ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste reduce el daño ambiental?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
4	¿La ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste tiene un fin confiscatorio?	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
5	¿Estaría de acuerdo con el pago de impuestos por parte de los vehículos contaminantes?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
6	¿Conoce el impacto que produce el parque automotor en desgaste?	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
7	¿El impacto a la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular lograra un cambio en el ecosistema?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
8	Tiene conocimiento de que es el parque automotor en desgaste de Lima	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
Objetivo Específico N° 1	Precisar de qué manera la recaudación del impuesto al patrimonio vehicular influencia en la protección del medio ambiente en Lima 2017	
9	¿La recaudación del impuesto al patrimonio vehicular influenciaría favorablemente en la protección del medio ambiente en Lima 2017?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>

10	¿La recaudación del impuesto al patrimonio vehicular resarce el daño ocasionado por el parque automotor en desgaste?	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
11	¿La recaudación del impuesto al patrimonio vehicular salvaguarda el ecosistema del cual por derecho debemos de tenerlo sano y equilibrado?	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
12	¿La ampliación del impuesto al patrimonio vehicular, logrará una renovación de la flota vehicular del parque automotor en Lima 2017?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
13	Conoce cuál es la recaudación y uso que proviene del impuesto al patrimonio vehicular	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
14	¿Para usted la protección del medio ambiente en Lima, se ve vulnerada por el parque automotor?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
15	¿Cree usted que el parque automotor en des-gaste vulnera el derecho a un ambiente sano y equilibrado?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
Objetivo Específico Nº 2	Conocer de qué forma, la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular, logrará una renovación de la flota vehicular del parque automotor en Lima 2017	
16	¿Se puede lograr una renovación de la flota vehicular del parque automotor a través de una ampliación al impuesto vehicular en Lima?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
17	¿Se puede lograr una renovación de la flota vehicular del parque automotor de forma favorable a través del programa de chatarreo?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
18	¿Se puede lograr con la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular del parque automotor una depuración de vehículos con veinte años de antigüedad?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
19	¿Cree que la renovación del parque automotor se lograra a través de la ampliación al impuesto al patrimonio?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
20	¿Cómo usuario de un vehículo contaminante, tiene conocimiento acerca de la renovación de la flota vehicular	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
21	¿Considera necesario la renovación de la flota vehicular para viabilizar un tránsito más ordenado?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
22	¿Considera usted que la renovación de la flota vehicular ayudara a mejorar un mejor ecosistema?	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
23	¿La actual flota vehicular perjudica el derecho constitucional sobre la salud y ecosistema?	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>

Comentarios / sugerencias adicionales:

Gracias.

Guía de Preguntas del Cuestionario

Título: La ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste de Lima 2017

Investigador(a): JORGE ELISEO ORTEGA DEXTRE

Nombre y Apellido:	Luis Antonio La Rosa Paredes		
Grado de estudios:	Superiores		
Tiempo/Beneficiario del servicio			
Edad:	49 años	Sexo:	Masculino

Rellene solo un cuadrado para cada una de las respuestas.

Objetivo General	Conocer cuál sería el impacto de una ampliación al impuesto del patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste de Lima.	
1	¿El impacto de una ampliación al impuesto del patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste en Lima, será favorable?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
2	¿El impacto de una ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste de Lima 2017, generara un cambio de conducta y lograra resarcir al medio ambiente?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
3	¿La ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste reduce el daño ambiental?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
4	¿La ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste tiene un fin confiscatorio?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
5	¿Estaría de acuerdo con el pago de impuestos por parte de los vehículos contaminantes?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
6	¿Conoce el impacto que produce el parque automotor en desgaste?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
7	¿El impacto a la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular lograra un cambio en el ecosistema?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
8	Tiene conocimiento de que es el parque automotor en desgaste de Lima	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
Objetivo Especifico N° 1	Precisar de qué manera la recaudación del impuesto al patrimonio vehicular influencia en la protección del medio ambiente en Lima 2017	
9	¿La recaudación del impuesto al patrimonio vehicular influenciaría favorablemente en la protección del medio ambiente en Lima 2017?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>

10	¿La recaudación del impuesto al patrimonio vehicular resarce el daño ocasionado por el parque automotor en desgaste?	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
11	¿La recaudación del impuesto al patrimonio vehicular salvaguarda el ecosistema del cual por derecho debemos de tenerlo sano y equilibrado?	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
12	¿La ampliación del impuesto al patrimonio vehicular, logrará una renovación de la flota vehicular del parque automotor en Lima 2017?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
13	Conoce cuál es la recaudación y uso que proviene del impuesto al patrimonio vehicular	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
14	¿Para usted la protección del medio ambiente en Lima, se ve vulnerada por el parque automotor?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
15	¿Cree usted que el parque automotor en des-gaste vulnera el derecho a un ambiente sano y equilibrado?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
Objetivo Específico Nº 2	Conocer de qué forma, la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular, logrará una renovación de la flota vehicular del parque automotor en Lima 2017	
16	¿Se puede lograr una renovación de la flota vehicular del parque automotor a través de una ampliación al impuesto vehicular en Lima?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
17	¿Se puede lograr una renovación de la flota vehicular del parque automotor de forma favorable a través del programa de chatarreo?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
18	¿Se puede lograr con la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular del parque automotor una depuración de vehículos con veinte años de antigüedad?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
19	¿Cree que la renovación del parque automotor se lograra a través de la ampliación al impuesto al patrimonio?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
20	¿Cómo usuario de un vehículo contaminante, tiene conocimiento acerca de la renovación de la flota vehicular	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
21	¿Considera necesario la renovación de la flota vehicular para viabilizar un tránsito más ordenado?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
22	¿Considera usted que la renovación de la flota vehicular ayudara a mejorar un mejor ecosistema?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
23	¿La actual flota vehicular perjudica el derecho constitucional sobre la salud y ecosistema?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>

Comentarios / sugerencias adicionales:

.....

Gracias.

Guía de Preguntas del Cuestionario

Título: La ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste de Lima 2017

Investigador(a): JORGE ELISEO ORTEGA DEXTRE

Nombre y Apellido:	James Pimentel Soriano	
Grado de estudios:	Superiores	
Tiempo/Beneficiario del servicio		
Edad:	43 años	Sexo: Masculino

Rellene solo un cuadrado para cada una de las respuestas.

Objetivo General	Conocer cuál sería el impacto de una ampliación al impuesto del patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste de Lima.	
1	¿El impacto de una ampliación al impuesto del patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste en Lima, será favorable?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
2	¿El impacto de una ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste de Lima 2017, generara un cambio de conducta y lograra resarcir al medio ambiente?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
3	¿La ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste reduce el daño ambiental?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
4	¿La ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste tiene un fin confiscatorio?	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
5	¿Estaría de acuerdo con el pago de impuestos por parte de los vehículos contaminantes?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
6	¿Conoce el impacto que produce el parque automotor en desgaste?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
7	¿El impacto a la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular lograra un cambio en el ecosistema?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
8	Tiene conocimiento de que es el parque automotor en desgaste de Lima	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
Objetivo Especifico N° 1	Precisar de qué manera la recaudación del impuesto al patrimonio vehicular influencia en la protección del medio ambiente en Lima 2017	
9	¿La recaudación del impuesto al patrimonio vehicular influenciaría favorablemente en la protección del medio ambiente en Lima 2017?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>

10	¿La recaudación del impuesto al patrimonio vehicular resarce el daño ocasionado por el parque automotor en desgaste?	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
11	¿La recaudación del impuesto al patrimonio vehicular salvaguarda el ecosistema del cual por derecho debemos de tenerlo sano y equilibrado?	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
12	¿La ampliación del impuesto al patrimonio vehicular, logrará una renovación de la flota vehicular del parque automotor en Lima 2017?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
13	Conoce cuál es la recaudación y uso que proviene del impuesto al patrimonio vehicular	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
14	¿Para usted la protección del medio ambiente en Lima, se ve vulnerada por el parque automotor?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
15	¿Cree usted que el parque automotor en des-gaste vulnera el derecho a un ambiente sano y equilibrado?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
Objetivo Específico N° 2	Conocer de qué forma, la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular, logrará una renovación de la flota vehicular del parque automotor en Lima 2017	
16	¿Se puede lograr una renovación de la flota vehicular del parque automotor a través de una ampliación al impuesto vehicular en Lima?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
17	¿Se puede lograr una renovación de la flota vehicular del parque automotor de forma favorable a través del programa de chatarreo?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
18	¿Se puede lograr con la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular del parque automotor una depuración de vehículos con veinte años de antigüedad?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
19	¿Cree que la renovación del parque automotor se lograra a través de la ampliación al impuesto al patrimonio?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
20	¿Cómo usuario de un vehículo contaminante, tiene conocimiento acerca de la renovación de la flota vehicular	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
21	¿Considera necesario la renovación de la flota vehicular para viabilizar un tránsito más ordenado?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
22	¿Considera usted que la renovación de la flota vehicular ayudara a mejorar un mejor ecosistema?	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
23	¿La actual flota vehicular perjudica el derecho constitucional sobre la salud y ecosistema?	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>

Comentarios / sugerencias adicionales:

Gracias.

Título: La ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste de Lima 2017

Investigador(a): JORGE ELISEO ORTEGA DEXTRE

Nombre y Apellido:	Isabel Ortiz Diaz	
Grado de estudios:	Superiores	
Tiempo/Beneficiario del servicio		
Edad:	56 años	Sexo: Femenino

Rellene solo un cuadrado para cada una de las respuestas.

Objetivo General	Conocer cuál sería el impacto de una ampliación al impuesto del patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste de Lima.	
1	¿El impacto de una ampliación al impuesto del patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste en Lima, será favorable?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
2	¿El impacto de una ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste de Lima 2017, generara un cambio de conducta y lograra resarcir al medio ambiente?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
3	¿La ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste reduce el daño ambiental?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
4	¿La ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste tiene un fin confiscatorio?	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
5	¿Estaría de acuerdo con el pago de impuestos por parte de los vehículos contaminantes?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
6	¿Conoce el impacto que produce el parque automotor en desgaste?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
7	¿El impacto a la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular lograra un cambio en el ecosistema?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
8	Tiene conocimiento de que es el parque automotor en desgaste de Lima	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
Objetivo Especifico N° 1	Precisar de qué manera la recaudación del impuesto al patrimonio vehicular influencia en la protección del medio ambiente en Lima 2017	
9	¿La recaudación del impuesto al patrimonio vehicular influenciaría favorablemente en la protección del medio ambiente en Lima 2017?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>

10	¿La recaudación del impuesto al patrimonio vehicular resarce el daño ocasionado por el parque automotor en desgaste?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
11	¿La recaudación del impuesto al patrimonio vehicular salvaguarda el ecosistema del cual por derecho debemos de tenerlo sano y equilibrado?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
12	¿La ampliación del impuesto al patrimonio vehicular, logrará una renovación de la flota vehicular del parque automotor en Lima 2017?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
13	Conoce cuál es la recaudación y uso que proviene del impuesto al patrimonio vehicular	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
14	¿Para usted la protección del medio ambiente en Lima, se ve vulnerada por el parque automotor?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
15	¿Cree usted que el parque automotor en desgaste vulnera el derecho a un ambiente sano y equilibrado?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
Objetivo Específico Nº 2	Conocer de qué forma, la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular, logrará una renovación de la flota vehicular del parque automotor en Lima 2017	
16	¿Se puede lograr una renovación de la flota vehicular del parque automotor a través de una ampliación al impuesto vehicular en Lima?	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
17	¿Se puede lograr una renovación de la flota vehicular del parque automotor de forma favorable a través del programa de chatarreo?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
18	¿Se puede lograr con la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular del parque automotor una depuración de vehículos con veinte años de antigüedad?	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
19	¿Cree que la renovación del parque automotor se lograra a través de la ampliación al impuesto al patrimonio?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
20	¿Cómo usuario de un vehículo contaminante, tiene conocimiento acerca de la renovación de la flota vehicular	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
21	¿Considera necesario la renovación de la flota vehicular para viabilizar un tránsito más ordenado?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
22	¿Considera usted que la renovación de la flota vehicular ayudara a mejorar un mejor ecosistema?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
23	¿La actual flota vehicular perjudica el derecho constitucional sobre la salud y ecosistema?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>

Comentarios / sugerencias adicionales:

.....

Gracias.

Guía de Preguntas del Cuestionario

Título: La ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste de Lima 2017

Investigador(a): JORGE ELISEO ORTEGA DEXTRE

Nombre y Apellido:	Pasta Herrera de los Rios	
Grado de estudios:	Superiores	
Tiempo/Beneficiario del servicio		
Edad:	29 años	Sexo: Femenino

Rellene solo un cuadrado para cada una de las respuestas.

Objetivo General	Conocer cuál sería el impacto de una ampliación al impuesto del patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste de Lima.	
1	¿El impacto de una ampliación al impuesto del patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste en Lima, será favorable?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
2	¿El impacto de una ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste de Lima 2017, generara un cambio de conducta y lograra resarcir al medio ambiente?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
3	¿La ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste reduce el daño ambiental?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
4	¿La ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste tiene un fin confiscatorio?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
5	¿Estaría de acuerdo con el pago de impuestos por parte de los vehículos contaminantes?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
6	¿Conoce el impacto que produce el parque automotor en desgaste?	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
7	¿El impacto a la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular lograra un cambio en el ecosistema?	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
8	Tiene conocimiento de que es el parque automotor en desgaste de Lima	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
Objetivo Específico N° 1	Precisar de qué manera la recaudación del impuesto al patrimonio vehicular influencia en la protección del medio ambiente en Lima 2017	
9	¿La recaudación del impuesto al patrimonio vehicular influenciaría favorablemente en la protección del medio ambiente en Lima 2017?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>

10	¿La recaudación del impuesto al patrimonio vehicular resarce el daño ocasionado por el parque automotor en desgaste?	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
11	¿La recaudación del impuesto al patrimonio vehicular salvaguarda el ecosistema del cual por derecho debemos de tenerlo sano y equilibrado?	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
12	¿La ampliación del impuesto al patrimonio vehicular, logrará una renovación de la flota vehicular del parque automotor en Lima 2017?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
13	Conoce cuál es la recaudación y uso que proviene del impuesto al patrimonio vehicular	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
14	¿Para usted la protección del medio ambiente en Lima, se ve vulnerada por el parque automotor?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
15	¿Cree usted que el parque automotor en des-gaste vulnera el derecho a un ambiente sano y equilibrado?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
Objetivo Específico N° 2	Conocer de qué forma, la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular, logrará una renovación de la flota vehicular del parque automotor en Lima 2017	
16	¿Se puede lograr una renovación de la flota vehicular del parque automotor a través de una ampliación al impuesto vehicular en Lima?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
17	¿Se puede lograr una renovación de la flota vehicular del parque automotor de forma favorable a través del programa de chatarreo?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
18	¿Se puede lograr con la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular del parque automotor una depuración de vehículos con veinte años de antigüedad?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
19	¿Cree que la renovación del parque automotor se lograra a través de la ampliación al impuesto al patrimonio?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
20	¿Cómo usuario de un vehículo contaminante, tiene conocimiento acerca de la renovación de la flota vehicular	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
21	¿Considera necesario la renovación de la flota vehicular para viabilizar un tránsito más ordenado?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
22	¿Considera usted que la renovación de la flota vehicular ayudara a mejorar un mejor ecosistema?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
23	¿La actual flota vehicular perjudica el derecho constitucional sobre la salud y ecosistema?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>

Comentarios / sugerencias adicionales:

Gracias.

Guía de Preguntas del Cuestionario

Título: La ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste de Lima 2017

Investigador(a): JORGE ELISEO ORTEGA DEXTRE

Nombre y Apellido:	Tomas Kettersten Parra.	
Grado de estudios:	Superiores	
Tiempo/Beneficiario del servicio		
Edad:	39 años	Sexo: Masculino

Rellene solo un cuadrado para cada una de las respuestas.

Objetivo General	Conocer cuál sería el impacto de una ampliación al impuesto del patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste de Lima.	
1	¿El impacto de una ampliación al impuesto del patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste en Lima, será favorable?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
2	¿El impacto de una ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste de Lima 2017, generara un cambio de conducta y lograra resarcir al medio ambiente?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
3	¿La ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste reduce el daño ambiental?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
4	¿La ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste tiene un fin confiscatorio?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
5	¿Estaría de acuerdo con el pago de impuestos por parte de los vehículos contaminantes?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
6	¿Conoce el impacto que produce el parque automotor en desgaste?	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
7	¿El impacto a la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular lograra un cambio en el ecosistema?	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
8	Tiene conocimiento de que es el parque automotor en desgaste de Lima	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
Objetivo Especifico N° 1	Precisar de qué manera la recaudación del impuesto al patrimonio vehicular influencia en la protección del medio ambiente en Lima 2017	
9	¿La recaudación del impuesto al patrimonio vehicular influenciaría favorablemente en la protección del medio ambiente en Lima 2017?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>

10	¿La recaudación del impuesto al patrimonio vehicular resarce el daño ocasionado por el parque automotor en desgaste?	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
11	¿La recaudación del impuesto al patrimonio vehicular salvaguarda el ecosistema del cual por derecho debemos de tenerlo sano y equilibrado?	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
12	¿La ampliación del impuesto al patrimonio vehicular, logrará una renovación de la flota vehicular del parque automotor en Lima 2017?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
13	Conoce cuál es la recaudación y uso que proviene del impuesto al patrimonio vehicular	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
14	¿Para usted la protección del medio ambiente en Lima, se ve vulnerada por el parque automotor?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
15	¿Cree usted que el parque automotor en des-gaste vulnera el derecho a un ambiente sano y equilibrado?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
Objetivo Específico N° 2	Conocer de qué forma, la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular, logrará una renovación de la flota vehicular del parque automotor en Lima 2017	
16	¿Se puede lograr una renovación de la flota vehicular del parque automotor a través de una ampliación al impuesto vehicular en Lima?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
17	¿Se puede lograr una renovación de la flota vehicular del parque automotor de forma favorable a través del programa de chatarreos?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
18	¿Se puede lograr con la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular del parque automotor una depuración de vehículos con veinte años de antigüedad?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
19	¿Cree que la renovación del parque automotor se lograra a través de la ampliación al impuesto al patrimonio?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
20	¿Cómo usuario de un vehículo contaminante, tiene conocimiento acerca de la renovación de la flota vehicular	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
21	¿Considera necesario la renovación de la flota vehicular para viabilizar un tránsito más ordenado?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
22	¿Considera usted que la renovación de la flota vehicular ayudara a mejorar un mejor ecosistema?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
23	¿La actual flota vehicular perjudica el derecho constitucional sobre la salud y ecosistema?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>

Comentarios / sugerencias adicionales:

Gracias.

Guía de Preguntas del Cuestionario

Título: La ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste de Lima 2017

Investigador(a): JORGE ELISEO ORTEGA DEXTRE

Nombre y Apellido:	Dhezenia Vargas Reguejo	
Grado de estudios:	Superiores	
Tiempo/Beneficiario del servicio		
Edad:	28 años	Sexo: Femenino

Rellene solo un cuadrado para cada una de las respuestas.

Objetivo General	Conocer cuál sería el impacto de una ampliación al impuesto del patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste de Lima.	
1	¿El impacto de una ampliación al impuesto del patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste en Lima, será favorable?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
2	¿El impacto de una ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste de Lima 2017, generara un cambio de conducta y lograra resarcir al medio ambiente?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
3	¿La ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste reduce el daño ambiental?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
4	¿La ampliación del impuesto al patrimonio vehicular para el parque automotor en desgaste tiene un fin confiscatorio?	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
5	¿Estaría de acuerdo con el pago de impuestos por parte de los vehículos contaminantes?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
6	¿Conoce el impacto que produce el parque automotor en desgaste?	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
7	¿El impacto a la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular lograra un cambio en el ecosistema?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
8	Tiene conocimiento de que es el parque automotor en desgaste de Lima	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
Objetivo Especifico N° 1	Precisar de qué manera la recaudación del impuesto al patrimonio vehicular influencia en la protección del medio ambiente en Lima 2017	
9	¿La recaudación del impuesto al patrimonio vehicular influenciaría favorablemente en la protección del medio ambiente en Lima 2017?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>

10	¿La recaudación del impuesto al patrimonio vehicular resarce el daño ocasionado por el parque automotor en desgaste?	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
11	¿La recaudación del impuesto al patrimonio vehicular salvaguarda el ecosistema del cual por derecho debemos de tenerlo sano y equilibrado?	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
12	¿La ampliación del impuesto al patrimonio vehicular, logrará una renovación de la flota vehicular del parque automotor en Lima 2017?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
13	Conoce cuál es la recaudación y uso que proviene del impuesto al patrimonio vehicular	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
14	¿Para usted la protección del medio ambiente en Lima, se ve vulnerada por el parque automotor?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
15	¿Cree usted que el parque automotor en des-gaste vulnera el derecho a un ambiente sano y equilibrado?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
Objetivo Específico Nº 2	Conocer de qué forma, la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular, logrará una renovación de la flota vehicular del parque automotor en Lima 2017	
16	¿Se puede lograr una renovación de la flota vehicular del parque automotor a través de una ampliación al impuesto vehicular en Lima?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
17	¿Se puede lograr una renovación de la flota vehicular del parque automotor de forma favorable a través del programa de chatarreo?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
18	¿Se puede lograr con la ampliación del impuesto al patrimonio vehicular del parque automotor una depuración de vehículos con veinte años de antigüedad?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
19	¿Cree que la renovación del parque automotor se lograra a través de la ampliación al impuesto al patrimonio?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
20	¿Cómo usuario de un vehículo contaminante, tiene conocimiento acerca de la renovación de la flota vehicular	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
21	¿Considera necesario la renovación de la flota vehicular para viabilizar un tránsito más ordenado?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
22	¿Considera usted que la renovación de la flota vehicular ayudara a mejorar un mejor ecosistema?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
23	¿La actual flota vehicular perjudica el derecho constitucional sobre la salud y ecosistema?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>

Comentarios / sugerencias adicionales:

Gracias.